



6

Afgiftekantoor: Oostende X

33° jaargang - nr. 220 - 33° année - n° 220  
april 1989

# NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle





# DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi



# NEPTUNUS

## info marine

ISSN 0028-2790

april 1989  
avril 1989

LID  
**fppb**  
MEMBRE

33<sup>e</sup> jaargang nr 6  
33<sup>e</sup> année no 6

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue  
Direkteur van het tijdschrift  
R. Van Ransbeek

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's  
M. Schottey

### Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende  
Tel. (059) 806 666

### Ventes - Abonnements

#### Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou  
001-0263740-73  
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73  
400 F gewoon - normal  
600 F steun - soutien  
850 F ere - honneur  
20 \$ buitenland - étranger

### Raad van Beheer

#### Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

#### Sekretaris - Secrétaire:

N. Naert-Vansteenkiste

#### Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, E. De Grieck, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

## inhoud sommaire

het sues kanaal door ktz (i.r.) p. van schoonbeek . . . . .	2
des pertes énormes et trop souvent méconnues éprouvées en 1940-45 par le lt colonel hre p. eygenraam . . . . .	15
woorden uit de zeemanskist - vissersvaartuigen door j.b. dreesen . . . . .	21
les cargos de la mort par j.m. de decker . . . . .	25
maritiem panorama de haven van oostende in 1988 e.a. door henri rogie . . . . .	31
postzegelnieuws de ontwikkeling van de maritieme communicatie en de filatelie door oppermeester a. jacobson . . . . .	35
short data card of the be-ncso(r) division par saint bernard du spuikom . . . . .	39
de zee en de kunst - de familie koekkoek door norbert hostyn . . . . .	43
town docks museum te kingston upon hull door oppermeester (i.r.) j.-b. dreesen . . . . .	45
de vuist onder de golven door fkp(r) w.f.j. van houdt . . . . .	50
de tijd van toen... kamina 1959-1960 door juul de vocht . . . . .	51
blue humour by sam . . . . .	52



# Het Suez Kanaal

Door Kapitein ter Zee (i.r.) P. Van Schoonbeek

In de oudheid hebben de Egyptenaren een kanaal gegraven van de Nijl tot de Rode Zee. Een concreet bewijs hiervan bestaat echter niet, maar toch zijn er sterke vermoedens. Verscheidene geschiedschrijvers hebben er natuurlijk hun aandacht aan gewijd, maar heel wat onzekerheden blijven hen kwellen. In de oude geschriften is er maar weinig over te vinden en er bestaat twijfel omtrent het tracé. Ook het juiste tijdstip van de bouw is niet nauwkeurig bepaald.

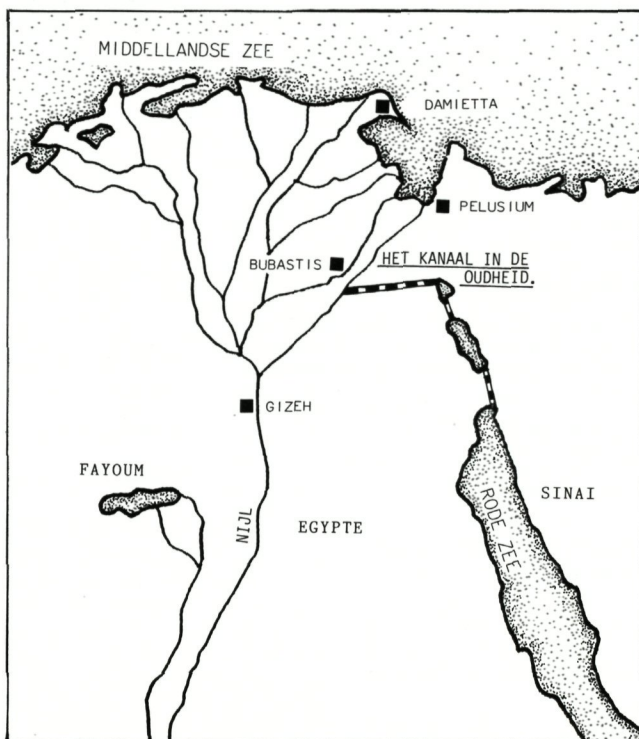
In zijn artikel «Le canal du Nil à la Mer Rouge avant les problémées» (Chroniques d'Egypte 1938) maakt de egyptoloog G. Posener een samenvatting van alle hypotesen, die tot dan vooropgesteld werden. Onder alle voorbehoud volgt dan een versie, die de trend van de meeste vorsers weergeeft en die natuurlijk in de voorwaardelijke wijs moet gelezen worden.

Reeds 1000 jaar v.C. hadden de Egyptenaren een goed idee van de geografie van hun omliggende landen. Zij hadden het noordelijke gedeelte van Afrika verkend en noemden het Lybia.

Al wat ten zuiden lag (nu Soedan) werd het «Land van Punt» genoemd. Langs de kusten van deze landen onderhielden zij scheepvaartroutes en vooral met het zuiden voor de invoer van delfstoffen en edelstenen. Hiervoor hadden zij de hulp van de Feniciërs ingeroepen, die toen bekend stonden als de beste zeevaarders. Zij hadden de indruk een schiereiland te bewonen, met een landengte aan Azië verbonden.

Om dit te bewijzen moest er natuurlijk een expeditie op touw gezet worden. Herodotus (400 v.C.) maakt hierover gewag in zijn «Geschiedenis IV 42). Volgens hem had koning Nechao (600 v.C.) er reeds aan gedacht aan verbin-

Het Kanaal in de Oudheid. (Tekening Jo Vanobergen)





ding tussen de Nijl en de Rode Zee tot stand te brengen. Vele geschiedschrijvers zijn het eens, dat het verhaal van Herodotus het meest geloofwaardige is, daar hij in die tijd het land bezocht en dus ooggetuige was.

Het zwaartepunt van Egypte en het Midden-Oosten was toen de Nijl. Het lag dus voor de hand dat de Egyptenaren een waterweg tussen de rivier en de Rode Zee verkozen, die daarbij beide zeeën in onrechtstreekse verbinding bracht. Hoogst waarschijnlijk werd een deltaarm aan de scheepvaart aangepast en doorgetrokken tot de laagvlakte van Timsah en ook werd een kanaal gegraven tot aan het «Bitter Meer» en de Rode Zee.

Maar dit wordt tegengesproken door moderne geologen, die beweren dat in 2000 v.C. de Rode Zee tot aan het «Bitter Meer» reikte. Ergens anders stuit de geschiedenis op een ander hiaat: volgens een bas-relief, in de tempel van Karnak gevonden, zou de verbinding tot stand gekomen zijn in 1300 v.C. onder koning Seti.

De werken aangevat onder Necho werden gestaakt nadat hij een orakel geraadpleegd had, daar het aantal dodelijke slachtoffers onder de slaven te hoog opliep. Volgens Herodotus werden 120.000 slaven ingezet. Necho ging dan maar liever verder met een verkenningstocht rond het Land van Punt.

Nadat Egypte door de Perzen bezet werd in 500 v.C., zette koning Darius de graafwerken verder maar hield er uiteindelijk ook mee op.

Op een bepaald ogenblik dacht hij, dat het niveau van de Rode Zee hoger lag dan dit van de Nijl en dat er een ernstig gevaar voor overstroming bestond. Het kanaal werd voltooid door zijn zoon en opvolger Xerxes, die meteen bewees dat er geen niveauverschil was. Uiteindelijk had de verbinding een gemiddelde breedte van 40 meter aan de oppervlakte en 20 meter op de bodem met een diepte van 3,5 tot 5 meter.

Later werden ten zuiden van het «Bitter Meer» drie zuilen ontdekt, door Darius opgericht, en die het tracé van het kanaal aanduidden.

De Egyptenaren hadden dus de gemakkelijkste manier gevonden om de verbinding tot stand te brengen, maar regelmatige verzanding zou hen heel wat last berokkenen.

Onder Ptolemeus II (300 v.C.) werd de waterweg niet alleen goed onderhouden maar ook in de buurt van Suez werd een tijdeur aangebracht, om de verzanding te voorkomen. Na zijn dood werd het kanaal aan zijn lot overgelaten uit schrik voor een invasie uit het oosten. Het verzandde en werd vervangen door een landroute.

Lucius, een hoge Romeinse ambtenaar (200 n.C.), schreef dat gedurende de Romeinse overheersing het terug in dienst werd gesteld. Het werd gebruikt tot voor de islamisering van Egypte (700 n.C.) en geraakte vervolgens weer in verval.

Al deze perikelen hadden de bloei van de landbouw langs de oevers van de Nijl niet belet terwijl er hongersnood uitbrak in Arabië. Kalief Omar liet het kanaal herstellen om de stad Medina te bevoorraden. Toen de stad echter in opstand kwam, liet hij het kanaal dempen om zijn volk te straffen.

Van toen af begon de lethargie: de glorie van Egypte was reeds lang voorbij en aan het kanaal werd niet meer gedacht.

Nochtans hadden Vasco de Gama en Lodewijk XIV de hoop gekoesterd, het project terug op te wekken, maar het bleef bij vrome wensen uit schrik voor militaire verwickelingen.

De saga van het huidige Suez kanaal begon echter in 1797.

Generaal Napoleon had van de «directoire» de opdracht gekregen de Britse eilanden te bezetten. Alhoewel niet gekant tegen het idee, onderschatte hij het gevaar van de onderneming niet. De openbare lening uitgeschreven om de campagne te financieren, leverde niets op. Daarbij had admiraal Brueys gemeld dat de vloot van Toulon niet klaar was om deze van Brest te versterken. Daar de Britse vloot in de Middellandse Zee op dat ogenblik tamelijk zwak was, stelde Napoleon de invasie van Egypte voor, om de Britten op een andere manier een nederlaag toe te dienen. Groot-Brittannië onderhield een drukke handel met India, maar de scheepvaart moest de lange afstand rond Kaap Goede Hoop afleggen. Met de bezetting van Egypte en hopelijk met een kanaal tussen de twee zeeën had Frankrijk niet alleen een grote druk kunnen uitoefenen op de Britse scheepvaart, maar had het ook India kunnen bedreigen. Dit alles zou tot gevolg hebben dat de Royal Navy zich moest concentreren in de Indische Oceaan en dat de Home Fleet zou moeten uitgedund worden.

Deze strategie moest gepaard gaan met een diplomatieke campagne. Egypte was een vassalstaat van het Ottomaanse Keizerrijk sedert de zevende eeuw en werd beheerd door een kediëf of onderkoning. De Beys waren lokale heersers, die het parlement vormden. Zij hielden de onderkoning onder druk, die eigenlijk hun gevangene was.

Zij beschikten over een privé leger van ongeveer 100.000 man, bestaande uit Mammelukken. Dit waren bevoorrechte slaven, op zeer jonge leeftijd uit Causasië en Georgië ingevoerd en tot de islam bekeerd. Dezen waren vooral belast met de organisatie van de slavenhandel, het innen van belastingen en waren de enige gewapende macht in het land.

Corruptie, wreedheid en afpersing waren hun grootste hoedanigheden en alle goederen, die doorheen Egypte vervoerd werden, werden tot 90% van de waarde belast. Dit was één van de redenen waarom de Britten de lange omweg rond de kaap verkozen.

Alhoewel de Beys en de Mammelukken theoretisch onderdanen waren van de sultan te Constantinopel had hij maar weinig invloed in deze ver afgelegen provincie. De Mammelukken werden zowel door de Turken als de Egyptenaren gehaat en dit was nu precies de politieke troef, die Napoleon wilde uitspelen.

Hij trachtte de sultan en de kediëf te overtuigen dat hij niet zou komen als een veroveraar maar als een vriend om de Mammelukken te verdrijven en de rechten van de wettelijke leiders te herstellen. Maar Malta was een hindernis, die eerst moest overkomen worden. Sedert de kruisvaarten werd het eiland bezet door de Maltese ridders van de orde van St. Jan, die de atheïstische Franse revolutionairen niet in het hart droegen. In het smalste gedeelte van de Middellandse Zee gelegen, was het eiland van het grootste strategische belang en moest veroverd worden. De spionnen van Napoleon hadden gemeld dat het garnizoen op zijn laatste lauweren rustte en niet de minste slagkracht meer had. Malta werd dan ook zonder slag of stoot ingenomen en tot Frans grondgebied uitgeroepen.

Maar met de sultan van Turkije en zijn vice-koning ging het niet zo best. Zij konden de Franse bedoelingen niet begrijpen en Napoleon moest Egypte dan maar veroveren als een totaal vijandelijk grondgebied. Hij had de campagne tot in de details voorbereid en wilde van het land een model kolonie maken met een moderne infrastructuur. Hiervoor had hij 150 geleerden en ingenieurs van het «Institut de France» met zich mee.

Zijn 40.000 manschappen ontscheepten ten westen van Alexandria op 29 Juni 1797 op een onverdedigde kust. Alhoewel de Britse vloot in het oostelijke gedeelte van de Middellandse Zee patrouilleerde, werd de invasie niet



opgemerkt. Na de landing ging de Franse vloot te anker voor Abukir. Terwijl Napoleon er in slaagde het land te bezetten, verscheen admiraal Nelson en zonk het verankerde smaldeel op 31 juli.

Het leger was nu volledig van het moederland afgesneden en niet tegenstaande ontelbare moeilijkheden en bloedige gevechten met de Mammelukken behaalde het de bovenhand en «pacificeerde» het land terwijl de wetenschapsmensen van het instituut begonnen met hun studies. Eén van hun opdrachten was de planning van een kanaal tussen de twee zeeën en werd toevertrouwd aan ingenieur Le Père. Hij berekende echter verkeerdelijk dat het niveau van de Rode Zee 10 meter hoger lag dan dit van de Middellandse Zee en het idee werd aan de kant gelegd. Later bleek dit slechts 1 meter te zijn. Hoe Lepère deze fout gemaakt heeft blijft raadselachtig. Hij was een bekwaam ingenieur, stond aan de top van een spits technologie en kon op de beste medewerkers en instrumenten rekenen.

Maar toen kwam er uit Frankrijk de meest alarmerende berichten: de militaire veldtochten in Europa vielen slecht uit en het land stond op de vooravond van een revolutie. Napoleon vertrok met het fregat *Murion*, slaagde erin aan de waakzaamheid van de Britten te ontsnappen en ontscheepte te St. Raphaël op 9 oktober 1800. Een maand later was hij dictator van Frankrijk.

De Fransen waren er weliswaar in geslaagd de ruggegraat van de Mammelukken te breken, maar deze hadden vlug de voordelen van de guerrillaoorlog ontdekt. Zij maakten de bezetters het leven bijzonder zuur en de bevolking stelde zich vijandig en haatdragend op.

Het leger, onder de leiding van generaal L. Desaix en zonder zijn traditionele chef, had afgezien van de wetenschappelijke studies, weinig doorslaggevende politieke successen kunnen boeken en was nu volledig gedemoraliseerd.

In 1801 werd een Turkse-Engelse expeditie op touw gezet, die er in slaagde de Fransen te overtuigen huiswaarts te keren.

Het Britse Continent bestond uit ongedisciplineerde troepen, dat zich in 1803 terugtrok, maar zonder de minste inspanning te doen om aan de heersende chaos te verhelpen. Dit leidde tot een politiek vacuum: het land bleek onmogelijk te regeren en verviel in zijn traditionele lethargie.

Mohammed Ali, een Turks avonturier, had gedurende deze veldtocht een legertje Albanezen aangevoerd. Hij slaagde erin de heerschappij van Egypte op te eisen en dwong Constantinopel hem tot vice-koning aan te stellen. De sultan van Turkije was totaal onbekwaam de orde te herstellen: hij stemde niet alleen toe maar maakte de titel bovendien erfelijk.

Ali was even wreed als de Beys en de Mammelukken. Maar in dit barbaarse land kon alleen een barbaarse persoonlijkheid de bovenhand halen. Hij hield er nochtans enkele vooruitstrevende gedachten op na: hij analyseerde de studies van het «Institut de France» en nodigde buitenlandse ingenieurs uit om het land te moderniseren. En zo kwam het kanaal der twee zeeën weer aan bod en burggraaf Ferdinand de Lesseps deed zijn intrede.

Hij sproot uit een familie van diplomaten, studeerde rechten en werd aangeduid als vice-consul te Lissabon. Zoals alle diplomaten muteerde hij verschillende malen en werd in 1833 aangesteld te Alexandrië, waar hij de gelegenheid had de plannen van J. Lepère te bestuderen. Hij werd bevriend met Mohammed Ali en zijn zoon Saïd Pasha en te samen verdiepten zij zich in de studie van het kanaal. Tijdens zijn verblijf te Cairo, in de hoedanigheid van consul, maakte hij zich bijzonder verdienstelijk door het organise-

ren van de medische diensten gedurende een pestepidemie. Dan volgden verschillende overplaatsingen naar Europa als consul-generaal en het project werd tijdelijk uitgesteld.

Dit alles gebeurde onder de tweede republiek, die Bonapartistisch ingesteld was. Daar de Lesseps ook Bonapartist was, stond hij goed aangeschreven en kreeg in 1849 een zeer bijzondere opdracht.

G. Mazzini had in Italië de republiek uitgeroepen en Paus Pius I was op de vlucht geslagen. De Lesseps werd naar Rome gezonden om een regeling voor te stellen, tussen het vaticaan en de republiek en tevens om het expansionisme van Oostenrijk in te dijen. Gedurende zijn verblijf in Rome nam een conservatief gouvernement de regering in Frankrijk over. Hij werd naar Parijs teruggeroepen en door de Raad van State berispt voor zijn gevoerde actie. Zijn loopbaan was nu op de klippen gelopen maar in 1854 werd hij door de kedief van Egypte uitgenodigd om met hem over de modernisering van het land te komen praten.

Intussentijd had Egypte in verschillende kringen interesse opgewekt waaronder het «Saint Simonisme». In het begin van de 19e eeuw had graaf Henri de Saint Simon een religieuze denkschool opgericht, die zijn naam droeg.

De leden waren allen intellectuelen, waaronder vele wetenschapsmensen, die er allerlei ideeën op nahielden om het lot van de mensheid te verbeteren. Eén van hun bedoelingen was het christianisme en het islamisme dichter bij elkaar te brengen en bovendien het midden oosten te evangeliseren. Om dit in de hand te werken, dachten zij, dat het graven van een kanaal doorheen de landengte van Suez, van grote hulp kon zijn. Onder de leiding van de discipel Roger Enfantin, was een technische kring gevormd, om het project uit te werken. Heel wat bekende medewerkers werden gerecruteerd waaronder Le Père, Linant de Bellefonds en Mongels. De Bellefonds was een oud marineofficier, sedert lang in dienst van de kedief als ingenieur. Vooruitlopend op het «Saint Simonisme» had hij het probleem al grondig bestudeerd en plannen opgesteld. Maar Mohammed Ali was niet meer voor een kanaal te vinden en verkoos een spoorverbinding tussen de twee zeeën.

Gedurende zijn verblijf in Egypte werd de Lesseps door de secte aangesproken en toonde zich natuurlijk enthousiast. Maar reeds van in het begin heerste er een slechte verstandhouding. De Saint Simonisten wilden een tracé dat veel gelijkenis vertoonde met dit van de oudheid terwijl de Lesseps voorstander was van de plannen van Bellefonds, die een rechtstreekse noord-zuid verbinding voorzag. Toen het duidelijk werd dat de opvattingen te ver uiteenliepen, kwam het tot een breuk en de Lesseps werd beschuldigd de ideeën van Enfantin gestolen te hebben, maar hiervan nam hij misprijzend afstand.

In die tijd volgde de Britse post van Groot-Britannië naar India, de zeeroute tot Alexandrië, vanwaar hij verder met de trein naar Suez vervoerd werd om dan weer per schip de eindbestemming te bereiken. Waghorn, een oud officier van het Indisch leger, had in 1829 een privé post georganiseerd.

Hij bracht de brieven eigenhandig van Alexandrië naar Suez per rijdier en kon daarbij veel tijd besparen. De route die hij uitgekozen had viel samen met het tracé van Bellefonds. Dit overtuigde de Lesseps van de deugdelijkheid van zijn plannen, wat een einde stelde aan alle samenwerking met de Saint Simonisten.

Na zijn dood werd Mohammed Ali opgevolgd door zijn kleinzoon Abbas, die alle westerse invloed weigerde en er volgde een zes jaar lange stagnatie. Hij werd echter vermoord en de troon kwam aan Saïd Pasha, zoon van Ali. Deze was voorstander van het kanaal maar had met zijn zuster in Constantinopel af te rekenen. Zoals verwacht, veroorzaakte het project heel wat afgunst en kende heel wat



vijanden. De Turken stonden onder invloed en druk van Groot-Brittannië en een diplomatieke strijd begon zich te ontwikkelen.

De Britten hadden gewoon schrik voor het kanaal. Indien zij van de voordelen hadden willen genieten, hadden zij hun scheepvaartroutes over de ganse lengte van de Middellandse Zee bloot moeten stellen. Zij trachtten dan ook de Turken ervan te overtuigen de vergunning aan hun valsalstaat te weigeren. De Britten stelden zelfs voor een alternatief kanaal doorheen Syrië te graven. Constantinopel vreesde, en niet ten onrechte, dat het prestige van Egypte er zou bij winnen wat tot een totale onafhankelijkheid had kunnen leiden.

Als borg eiste Turkije daarbij een permanente militaire bezetting van het kanaal, wat voor Caïro totaal onaanvaardbaar was.

De Lesseps trachtten persoonlijk de Britse eerste minister Lord Palmerston van het internationale en commerciële nut te overtuigen, maar deze bleef onwrikbaar.

Zelfs in Frankrijk had de onderneming met tegenstand te kampen in zekere kringen en het gebrek aan krachtdadige steun van Napoleon III berokkende ook tegenspoed. De Engelse Times voerde een hatelijke en afbrekende campagne en de emotionele Saïd vertoonde soms inzinkingen. Met de dood van Palmerston had de Lesseps de hoop gekoesterd dat Engeland zijn standpunt zou wijzigen, maar hij had zich vergist.

Uiteindelijk beslisten Saïd en de Lesseps de knoop door te hakken en kwamen over het hoofd van hun antagogenisten heen tot een overeenkomst. De «Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez» werd in 1854 gesticht met zetel te Parijs en de statuten werden goedgekeurd door Saïd.

Destijds had Le Père de mening uitgedrukt, dat een groot-scheepse onderneming niet aan een staatsinstelling mocht toevertrouwd worden. Hij was er van overtuigd dat een prestigeproject met politieke inslag alleen maar de afgunst van andere ministeries kon uitlokken. Dit was de Lesseps niet ontgaan en hij besliste voor een volledige commerciële oplossing.

Hij schreef een openbare lening uit in Frankrijk, die door het publiek gunstig onthaald werd en 60% van het kapitaal opbracht.

De resterende aandelen werden door de Egyptische staat aangekocht en de compagnie kon beginnen met een kapitaal van 200 miljoen goudfrank. Daarbij leende Egypte het nodige geld om met de werkzaamheden te beginnen.

In grote trekken kwam de overeenkomst op het volgende neer.

Een verbinding zonder sluizen moest noord-zuid lopen doorheen het schiereiland: de staatsgronden waardoor het kanaal moest getrokken worden, werden gratis ter beschikking gesteld maar de privégronden moesten aangekocht worden. De compagnie kreeg een concessie van 99 jaar waarna het kanaal nationale eigendom zou worden. De uitbating voorzag de heffing van tol op de tonnemaat en de passagiers waarvan 15% ten goede kwam van de Egyptische schatkist. Daarbij voorzag het accord de bouw van een haven te Port-Saïd en het trekken van een zoetwaterkanaal van Caïro tot Timsah met aftakkingen naar Suez en Port Saïd. De plannen werden voorgelegd aan een internationale technische commissie, die haar fiat gaf en de compagnie kon aan de slag. De eerste schop werd gestoken in April 1859 maar het bleek vlug dat het opstellen van plannen gemakkelijker was dan de uitvoering ervan.

Niet tegenstaande zijn hoedanigheden van organisator had de Lesseps niet de minste technische kennis. Daarvan was hij bewust maar hij wist zich te omringen door bekwaame medewerkers. Merkwaardig was ook het internationale karakter van zijn omgeving. Hij rekruteerde de beste men-

sen, waar hij zij kon vinden en hun nationaliteit was voor hem van geen belang.

De meest praktische wijze om te werk te gaan bestond in het graven zuidwaarts van de Middellandse Zee, doorheen de laagvlakten van Timsah en Bitter. Over het hele tracé was het landschap een dorre woestijn, dat niets te bieden had.

Ten westen van de geplande ingang ligt het meer van Menzalah, een uitgestrekt moeras met het slapende vissersdorpje Dalmietta, dat als eerste basis moest dienen met de bedoeling later een haven te bouwen op de westbank.

Toevoer van drinkwater was één van de grootste bekommernissen. Het werd eerst met platbodems over het moeras aangevoerd, daarna werd een distilleermachine ingevoerd en naargelang de werken vorderden, werd een pipeline getrokken. Maar dit was niet de enige moeilijkheid waarmede de compagnie te kampen had. Saïd Pasha had 20.000 opgeëiste werklieden ter beschikking gesteld en niet tegenstaande zij goed behandeld werden en hoge lonen opstrekten, gingen de werken zeer langzaam vooruit. Het woord «werken» maakte gewoonweg geen deel uit van hun woordenschat. De compagnie had voorzien dat elke man tenminste één ton aarde per dag moest opscheppen, maar dit bleek boven de krachten van de fellahs. Daarbij moest het zand met dromedarissen afgevoerd worden. Maar een dromedaris is geen goed lastdier en kan hoogstens 200 kg dragen. De Britten en de Turken baatten deze personeelstoestand grondig uit om nog meer stoken in de wielen te steken. De Lesseps werd beschuldigd de slavernij uit te oefenen en de sultan bevat de stopzetting van de werken en de teruggave van de staatsgronden.

Maar de Lesseps had reeds voor hetere vuren gestaan en riep de hulp in van Napoleon III, als bemiddelaar.

Het voorstel van de keizer werd door beide partijen aanvaard en voorzag de inwilliging van de Turkse eisen tegen een compensatie van 84 miljoen goudfrank, door Egypte aan de compagnie uit te keren. Beroep werd dan gedaan op Europese werkrachten en moderne graafmachines, die voor die gelegenheid, ter plaatse moesten ontworpen worden. Van toen af gingen de werken vlug vooruit maar vielen tweemaal zo duur uit als het geplande budget. Deze meerkosten werden gedragen door een uitschrijving van een bijzondere openbare lening. Dit alles had tot gevolg, dat de Britse weerstand verdween en de sultan zijn zegen gaf met een «firman» of decreet.

Maar toch kwamen nog meer zorgen. De hoofdaannemer Hardon, was niet bij machte het hoofd te bieden aan het gigantisme van de onderneming en moest het opgeven. De Lesseps nodigde de grootste Franse bouwfirmas uit om ter plaatse de werken te komen bezoeken. Tot hun grote verbazing vonden zij te Port-Saïd een goed uitgerust arsenaal en een prima organisatie. Het vergde dan ook weinig moeite om de meest bekende bouwondernemingen zoals Courreux en Dassaux, de bouwers van de havens van Marseille en Alger aan te werven. Courreux kreeg de moeilijkste opdracht met het graven doorheen de hoogvlakte van El Guir (15 km lang en 18 m hoog) terwijl Dassaux belast werd met de bouw van de zeemuren rond de baai van Suez en Port-Saïd.

Zelfs een Engelse firma werd ingezet. Afvoer van afval was ook een zware dobber. Enkele ingenieurs waaronder Lavalley en Borrel ontwikkelden ter plaatse technieken waaronder de baggermolens, die algemeen aangenomen werd en nu nog altijd gebruikt wordt. De baggerboten werden voorzien van lange armen, die de uitgegraven aarde op 60 m van de berm konden storten.

Tot aan Tumsah werd eerst een dienstkanaal gegraven van 4 m breed en 50 cm diep en naargelang de baggerboten ter plaatse geassembleerd werden, werd het dienstkanaal verbreed en uitgediept tot de geplande afmetingen.



Soms was het zand zo vloeibaar dat de oevers gewoonweg instorten. Dit kon echter verholpen worden door het zand eerst nat te maken.

Zodra Timsah bereikt werd, werd een zoetwaterkanaal getrokken, van één van de zijarmen van de Nijl tot Ismailia, met een pompinstallatie om het water naar noord en zuid te verdelen.

En terwijl vorderingen gemaakt werden en de resultaten zich aftekenden, kwamen hoge bezoekers van uit de hele wereld opdagen. Eén onder hen was de Prince of Wales, die zich van het succes kon overtuigen en wijlen Palmerston beschuldigde van gebrek aan doorzicht.

15 Augustus 1869 zou de dag worden waarop de verbinding tot stand moest komen en de proef op som gemaakt.

De veiligheidsdammen werden doorstoken en het water van beide zeeën stormden de laagvlakten van Timsah en Bitter tegemoet. De kracht van de losgelaten elementen was zo geweldig dat sommige bermen begaven en de baggerinstallaties in de vloed meersleurden. Wanneer de vloed tot bedaring kwam, waren de moerassen, meren geworden. Maar het ontbrak niet aan moed, de schade werd hersteld en in September kon het Franse stoomschip «Louise et Marie» de eerste doorvaart maken.

Wel moest nog bijgeschaafd worden, maar het doel was bereikt.

Een kanaal met een lengte van 173 km, een diepte van 8 m en een bodembreedte van 22 m. was werkelijkheid geworden en verleende de doortocht aan schepen van 4.400 ton. Om dit te verwezenlijken moesten 10.000 mensen ingezet worden en vielen vele dodelijke slachtoffers bij arbeidsongevallen en door choleraepidemie. 75 miljoen aarde, zand en steen waren versjouwdd.

De uitvoering nam 10 jaar in beslag in plaats van de geraamde 6 jaar.

Het had 432 miljoen goudfrank gekost, wat heel wat meer was dan de oorspronkelijke schatting. Maar de Lesseps kon er prat op gaan, dat gedurende zijn bewind geen enkele cent «bakchich» uitbetaald werd, wat in het midden oosten als een bijzondere prestatie mocht gezien worden.

Na de dood van Saïd Pasha in 1863 was zijn neef Ismail hem opgevolgd. Hij had een staat geërfd, die niet tegenstaande zijn erbarmelijk verleden, flink op weg was zich te moderniseren en aanzien te winnen op internationaal vlak. Maar Ismail had niet het minste financiële inzicht: hij kon maar alleen geld verbrassen en liep astronomische schulden op. Om zijn paleizen, stoomjachten, harems en juwelen te betalen had hij een vernuftig trucje uitgevonden: hij schreef zijn schulden gewoonweg over naar de schatkist. Nochtans werden zekere positieve punten geboekt. Hij steunde de bouw van het kanaal, liet grote irrigatiewerken uitvoeren, introduceerde het treinverkeer, monopoliseerde de suikerproductie en bevorderde de katoenteelt. Maar de staatsschuld steeg tot 100 miljoen en tot overmaat van ramp eindigde de secessieoorlog in Amerika, dat de wereldkatoenmarkt heroverde.

Sedert de Turkse bezetting hadden de Egyptenaren geen belangrijke werken meer uitgevoerd maar met de Lesseps werd deze traditie hernomen en het kanaal moest dezelfde wereldbelangstelling opwekken als de tempels en de piramiden.

Ismail besliste dat het kanaal der «Twee Zeeën» op 17 November 1869 moest ingehuldigd worden. Deze manifestatie zou ook het hoogtepunt van zijn geldverkwisting worden. Er zou gedurende 4 dagen feest gevierd worden en te Caïro had hij een schouwburg laten bouwen en aan Verdi de opdracht toevertrouwd de opera *Aïda* te schrijven om aan de inhuldiging de nodige luister te geven, deze kwam echter niet tijdig klaar.

Te Port-Saïd werden drie paleizen gebouwd voor de genodigden, waarvan één voor de staatshoofden, één voor

de muzelmaanse hoogwaardigheidsbekleders en één voor de christenen waaronder Stanley. Vanuit Frankrijk en Italië werden 500 koks en 1000 lakeïen ingehuurd om de gasten te dienen. Halverwege het kanaal werd de stad Ismailia gebouwd met paleizen, hotels, boulevards en parken. Dit alles werd zo ontzettend duur dat eerst enige staatsgronden moesten verkocht worden.

Maar de vuurwerkopslagplaats te Port Saïd ontplofte en berokkende heel wat schade. Op de vooravond van de festiviteiten liep een schip aan de grond in het kanaal en dreigde ook het spektakel te doen mislukken, maar de Lesseps liet het opblazen met dynamiet. In de morgen van de openingsdag stroomden twee vloten van buitenlandse oorlogsbodems en koopvaardijsschepen elkaar tegemoet. Keizerin Eugénie van Frankrijk, aan boord van het keizerlijk jacht «l'Aigle», had de eer op kop te varen gevolgd door de «Mahrousa» met Ismail aan boord. Franz Josef I, keizer van Oostenrijk, volgde met 2 slagschepen. De Britse koninklijke familie was niet aanwezig maar had 5 slagschepen afgevaardigd. Het kanaal werd ingehuldigd door muzelmaanse, Griek-orthodoxe, coptische en Rooms-katholieke priesters te midden van donderende saluutschoten en op de lustige deuntjes van een twintigtal muziekkapellen. Te Ismailia werden de gasten ontvangen op een monsterbanket en een bal.

Niet tegenstaande tegenspoed, boycot en intrigues, maar dank zij zijn wilskracht, had de Lesseps de strijd gewonnen. Hij had het prestige van Frankrijk op een hoog peil gebracht en zijn levensdoel bereikt. Over de ganse wereld werd hij gehuldigd. Hij kreeg het «Grand Croix de la Légion d'Honneur», werd lid van de «Académie française», ereburger van de stad Londen en koningin Victoria verheef hem tot «Grand Commander of the Star of India». Hij weigerde echter een graafschap door Napoleon III aangeboden en wilde niet dat het kanaal zijn naam zou dragen. De 64 jarige weduwnaar zorgde voor een persoonlijke apotheose. Op de oevers van het kanaal liet hij een kapel bouwen waar hij in het huwelijk trad met de 21 jarige Hélène de Bragard.

Het kanaal was er nu, Egypte was bankroet en de Britten begonnen zich te verontrusten. Zij hadden geweigerd in de onderneming te investeren en niet ten onrechte waren zij de mening toegedaan dat het kunstwerk wel eens een internationale twistappel zou kunnen worden. Met het grote Franse aandeel voelden zij aan, dat de invloed van het land in de regio zeer groot was geworden.

Onder druk van Disraeli, de toenmalige premier, kocht Groot-Brittannië de Egyptische aandelen af. Niet tegenstaande de verkoop bleef de buitenlandse schuld astronomisch hoog. Alhoewel er tussen Frankrijk en Engeland niet het minste vertrouwen bestond, slaagden beide landen er toch in een gemeenschappelijke politiek te voeren om zoveel mogelijk de schuldeisers tegemoet te komen. De sultan van Turkije werd gedwongen Ismail aan de dijk te zetten, die aan de haal ging met de 3 miljoen resterende ponden van de schatkist en zich in een paleis aan de oevers van de Bosphorus vestigde. Zijn zoon Tewfik werd door de Britten als vice-koning voorgesteld, wat door Constantinopel aanvaard werd. Tewfik was dan ook maar alleen een marionet in de handen van de schuldeisers. De Franse afgevaardigde Blignières en zijn Britse homoloog Baring werden belast om druk uit te oefenen op Egypte en zoveel mogelijk geld op te rakelen. Hun inmenging in de nationale aangelegenheden was wraakroepend en de straatarme bevolking werd meer en meer uitgebuit. Niet de minste raad werd gegeven om het land economisch te herstellen en er werd nooit aan gedacht de afbetalingen te lenigen of in het land te investeren.

Dit kon niet blijven duren en er moest iets barsten. De Egyptische colonel Arafî spoorde zijn officieren aan in oproer te komen. Na een paleisrevolutie stichtte hij een



regering waarin hij de functie van minister van oorlog op zich nam. Dit groeide uit op een heilige oorlog gericht tegen al die vreemde ongelovigen wat nog meer in de hand werd gewerkt toen Frankrijk in Mei 1881 het muzeilaanse Tunisie bezette.

Maar dit was niet de enige miserie waarmede Egypte te kampen had. Aangespoord door de Britten had Egypte, Soedan ingenomen. De Soedanezen werden op de meest schandalige manier uitgebuit, net zoals de Egyptenaren door Frankrijk en Groot-Brittannië. Onder de leiding van de religieuze fanaticus Mahli verklaarde Soedan de heilige oorlog aan Egypte en alle Europeanen. In de Britse pers gingen stemmen op tegen de wreedheid van de Soedanezen en vergelding werd geëist.

Intussen had de slavenhandel van deze wankele toestand gebruik weten te maken om weer goede zaken te doen en de beweging tegen de slavenhandel drong aan op militair ingrijpen. Al deze reacties werden natuurlijk gesteund en toegejuicht door de schuldeisers. Maar noch de Franse noch de Britse regeringen hadden zin om de wapens op te nemen.

Premier Gladstone wilde geen veroveringen meer in Afrika en dacht er zelfs aan alle militaire tegenwoordigheid terug te trekken, vooral nu hij twee vijanden geërfd had, namelijk Egypte en Soedan. Maar toch bleef het wantrouwen tegen Frankrijk in het achterhoofd van de Britten knagen. Onder druk van de publieke opinie en allerlei persie groepen werd beslist Egypte te bezetten. Een goede reden hiervoor kon natuurlijk niet gevonden worden en er moest geschermd worden met allerlei voorwendsels. Er werd beweerd dat de Egyptenaren te achterlijk waren om hun land te regeren en dat alle buitenlanders gewoonweg vermoord werden.

Het Egyptische volk begon er van overtuigd te worden dat de arbeid van de fellahen, alleen maar ten goede kwam van vreemdelingen en de beweging van colonel Arafî kreeg meer en meer steun. Maar de moeilijkheden voor Egypte stapelden zich op.

Zijn leger werd door de horden van Mahli verslagen in November 1883, wat een ernstige bedreiging voor het Egyptische grondgebied betekende. Groot-Brittannië dat nooit Soedan had willen bezetten, noch het Suez kanaal en nog veel minder een Egypte in volle oproer, zat nu met dit alles opgescheept en ging tot de actie over. In Juli 1884, na een ultimatum, opende de Britse vloot het vuur op Alexandrië. Arafî trok met zijn leger naar Caïro om het kanaal op te blazen en de buitenlandse schulden te annuleren. Een maand later landde een Britse leger van 20.000 man en versloeg Arafî, die levenslang naar Ceylon verbannen werd. Frankrijk deed afstand van alle invloed en Groot-Brittannië voelde zich stevig in het zadel, maar Egypte bleef nog altijd een vasalstaat van Turkije met de Britten als onwelkome gasten.

In het begin van de eerste wereldoorlog schaarde het Ottomaanse Rijk zich aan de zijde van Duitsland en kwam in conflict met de geallieerden. Tweemaal trachtte Turkije het kanaal te veroveren maar de aanvallen werden telkens afgeslagen.

De Britten riepen Egypte uit tot een protectoraat en stelden Fu-Ad I aan als koning. Na de nederlaag van Duitsland werd het Ottomaanse Rijk ontmanteld en met het verdrag van Sèvres (1920) deed het afstand van Egypte. Maar het land bleef echter een Brits protectoraat met beperkte onafhankelijkheid.

Zo bleven buitenlandse betrekkingen en de topleiding van het nationale leger in handen van de bezetter.

De opbrengst van het kanaal kwam nog altijd ten goede aan de aandeelhouders. Armoede en haat was alles wat overbleef voor de bevolking, maar het zaad van de revolutie kiemde al lang en een nieuwe nationale beweging, de «wafd», eiste de totale onafhankelijkheid op. Na jaren

oproer en opstand werd deze uiteindelijk toegekend met het Anglo-Egyptische accord van 1838, maar het kanaal bleef nog altijd in de handen van de Britten.

De geschiedenis zou uitmaken dat zij het strategische belang er van aangevoeld hadden en koning Faroek, de opvolger van Fu-Ad I, werd hun bondgenoot.

Met de tweede wereldoorlog kwam het kanaal weer in het gedrang. Het Duitse offensief in Noord Afrika vormde een ernstige bedreiging en het had geen zin de scheepvaart hieraan bloot te stellen. De bezettingstroepen werden in het tegenoffensief ingezet en in juni 1941 werd het kanaal geblokkeerd. De Britse doctrine inzake het gevaar in de Middellandse Zee was nog altijd van kracht en de scheepvaart met de Indische Oceaan als bestemming moest de lange weg rond de kaap afleggen zoals voordien.

Tot grote opluchting van de vrije wereld kwam er een einde aan de oorlog maar voor Egypte lagen er nog heel wat moeilijkheden in het verschiet.

Sedert de 19e eeuw had er zich onder de joden een drang ontwikkeld een joodse staat te vormen in het land van hun voorvaders. De beweging kwam bekend te staan onder de naam Zionisme. Teneinde de steun van het jodendom te verkrijgen had het Britse gouvernement gedurende de eerste wereldoorlog de «Balfour declaratie» uitgevaardigd waarmede het recht een Joods «Tehuis» te stichten, toegezegd werd.

In 1918 kreeg Groot-Brittannië het voogdijschap over Palestina, wat de joden aanzette massaal uit te wijken.

Maar de weerstand van de Arabische landen was zo groot dat Groot-Brittannië zich gedwongen voelde de declaratie in te trekken. Na de tweede wereldoorlog nam de «illegale» inwijking van de overlevenden van de Nazi concentratiekampen zo hard toe dat de Britten er niet in slaagden deze in te dijken en het problema werd in de schoenen van de UNO geschoven.

De Arabische staten waren verontrust door de opkomst van Israël en begonnen bewust te worden van hun identiteit en verzuchtingen. De Arabische Liga werd gesticht met de volgende landen als leden; Egypte, Irak, Transjordanie, Syria, Libanon, Saoedi-Arabië en Yemen. Later zouden Soedan, Marocco, Tunisië, Koweit en Algerië en liga vervoegen. Het doel was het panarabisme onder deze staten te bevorderen.

De toestand in het midden oosten begon vlug dramatische afmetingen aan te nemen en de chronologie van de gebeurtenissen zag er als volgt uit:

1947: de UNO verdeelde Palestina in een Israëliëse en een Arabische staat, wat door de Arabieren geweigerd werd en het voornemen namen de joden in zee te drijven.

1948: Ben Gurion verklaarde de onafhankelijkheid van Israël en begon aan de opbouw van de jonge staat en een militair apparaat. Het Suez kanaal werd gesloten voor alle scheepvaartmaatschappijen, die handel dreven met Israël. Verscheidene Arabische landen zonden contingents naar Israël om het land te bezetten, maar moesten het onderspit delven.

1949: de UNO slaagde erin de vrede te herstellen.

1950: Frankrijk, Groot-Brittannië en de USA garandeerden de grenzen van Israël. Na een staatsgreep van de Vrije Egyptische Officieren, werd koning Faroek beschuldigd van al de nationale onheilen en werd gedwongen af te treden. Plotseling oplaaiende gevechten, langs de grenzen van Israël waren een bijna dagelijkse gebeurtenis.

1953: Generaal Naguib werd aangesteld tot president van de nieuwe Egyptische republiek.

1954: Colonel Nasser, voorzitter van het gouvernement, vond de houding van Naguib niet doortastend genoeg, dwong hem tot ontslag en nam de macht over.



1955: het westen weigerde wapens te leveren aan Egypte, wat aanleiding gaf tot ruilhandel met de USSR.

1956: tengevolge deze wapenleveringen weigerde de USA hulp te verlenen voor de bouw van de Aswan dam.

Als tegenmaatregel nationaliseerde Egypte het Suez kanaal met de compagnie en vormde de «Suez Canal Authority». Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk bezetten het noordelijke deel van het kanaal terwijl de Israëlische troepen doorheen Sinaï doorstootten om de oostelijke oever van het kanaal in te nemen. Onder druk van de USA trokken de Fransen en de Britten zich terug.

1957: door toedoen van de UNO ontruimde Israël de kanaalzone en UNO continenten namen de plaats in.

1958: Egypte, Syrië en Jemen vormden een politieke federatie: «de Verenigde Arabische Republiek». De aandeelhouders van de compagnie werden vergoed.

De volgende jaren werden gekenmerkt door een relatieve kalmte met toch veel grensincidenten. De USSR begon Egypte financieel en militair te steunen en een scherpe verschuiving naar links begon zich duidelijk af te tekenen, maar de inwendige en uitwendige twisten van de Arabische landen zorgden voor een disintegratie van de VAR in 1961. Niet tegenstaande deze onenigheid bleven zij allen aartsvijanden van Israël en de wederzijdse haat werd op de spits gedreven door sporadische grensincidenten. Intussentijd gingen de Israëliërs verder met de opbouw van hun land en zogen de Jordaan praktisch leeg, om hun akkers te bevoelen. Nasser werd regelmatig door zijn partners beschuldigd niet krachtadig genoeg op te treden en besliste uiteindelijk, tegen de wil van de UNO, Sinaï en de Golf van Akaba terug in te nemen.

Dit was het sein voor Israël om hard toe te slaan. Op 5 Juli 1967 werden massale luchtaanvallen op de luchtmachten van de naburige landen uitgevoerd, die allen in een «blitzkrieg» actie vernield werden. Met een totale luchtvermacht was het niet moeilijk Sinaï in zes dagen te veroveren. De Arabische landen hadden een verpletterende nederlaag opgelopen en de Russische militaire investering was op een sissert uitgelopen. Israël had verkregen wat het wilde; de bezetting van Sinaï tot aan het Suez kanaal, de golf van Abaka, de westbank van de Jordaan, de stad Jeruzalem en de Golan hoogvlakte. In het kort het had verdedigbare grenzen bekomen maar had ook een miljoen vluchtelingen geërfd.

Teneinde het gebruik van het kanaal aan de vijand te ontfemen, werd het door Egypte geblokkeerd op de meest doelmatige manier en de misdaad tegenover het honderdjarig kunstwerk was voltooid. Tientallen koopvaardij-schepen, baggerboten en kleinere vaartuigen werden in de geul tot zinken gebracht. Beide oevers werden met landmijnen bezaaid en honderden tonnen explosieven van alle slag werden in de waterweg gesmeten. De politiek van de verbrande aarde werd uitgevoerd en alles wat wegneembaar was, werd afgevoerd terwijl de rest opgeblazen werd, tot hospitalen toe. Israël had ook zijn steentje bijgedragen voor versperringen in het kanaal aan te brengen.

Gedurende de gevechten hadden enkele koopvaardij-schepen de doorvaart gewaagd, maar waren in de val gelopen en moesten blijven liggen tot de heropening in 1975.

Gedurende die jaren werden deze schepen geravailleerd en de kernbemanningen afgelost.

Niet zoals voordien waren grensincidenten en sabotage dagelijkse kost voor de antagonisten. Weer gesteund door de USSR begon Egypte zich te herbewapenen terwijl Israël de buitgemaakte gronden versterkte en koloniseerde.

Nasser, wiens prestige de laatste jaren fel verminderd was, stierf plotseling van een hartaanval in 1970 en werd opgevolgd door Anouan Es Sadat, die zich accoord verklaarde met de UNO vredesvoorstellen en de doortocht van Is-

raëlsche schepen wilde waarborgen. Maar Israël wilde geen duimbreed inleveren en weigerde. De impasse was totaal en een verdere ramp liet niet op zich wachten.

Het joodse godsdienstige feest Yom Kippur vond in 1973 plaats op 6 October en viel samen met het einde van de Ramadan.

In heel Israël stond het openbare leven stil en de joden verdrongen zich in de synagogen. Israël had zich in slaap laten wiegen door zijn vorige militaire successen en de mythe van zijn onoverwinnelijkheid. Egypte had geen beter ogenblik kunnen kiezen om ten oorlog te trekken. Het was in de leer gegaan bij de Russen en had de les goed verstaan. Een gediciplineerd en goed uitgerust leger stormde over het Suez kanaal terwijl Syrië de Golan hoogvlakte innam. De invasie was als een zware schok gekomen en een tegenaanval bleef niet uit.

Na een bittere strijd werd de hoogvlakte terug ingenomen maar in Sinaï werd het Israëlische leger tot 20 km van het kanaal teruggeslagen. Na twee weken gevecht kon het zijn stellingen terug veroveren, stak op zijn beurt het kanaal over en bezette de westelijke oever van Suez tot Ismailia en kon doordringen tot 75 km van Caïro. Op aandringen van de UNO, de VS en de USSR werd het vuren gestaakt met 20.000 Egyptische soldaten, in de val van Sinaï, die aan hun lot overgelaten werden.

De Amerikaanse minister van buitenlandse zaken H. Kissinger slaagde er in de Israëliërs te overtuigen zich terug te trekken tot op 20 km van de oostbank terwijl de UNO-troepen zich opstelden in de bufferzone. Uit schrik voor een directe Russische interventie stemde Israël toe en een wereldconflict kon vermeden worden.

Sadat, bewust van de economische waarde van zijn kanaal, begon onmiddellijk aan de restauratie ervan en deed beroep op het buitenland. Amerikaanse, Franse en Britse mijnenvegers en helicopters zuiverden het kanaal en het Amerikaanse leger toonde aan de Egyptenaren hoe zij de 680.000 landmijnen onschadelijk moesten maken, iets wat de Russen kennelijk vergeten hadden hen aan te leren.

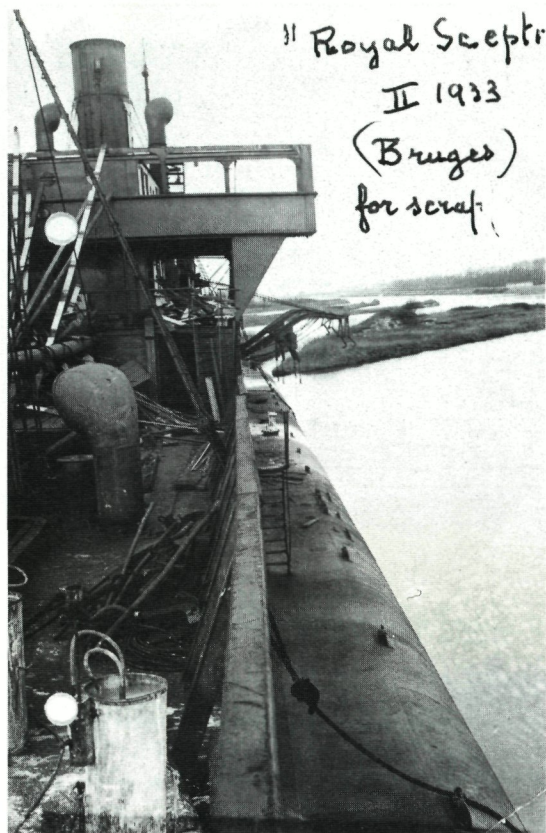
Dan kwam de opruiming van de wrakken, de karwei werd toevertrouwd aan de Amerikaanse firma's Murphy Pacific en Ocean Oil en waarvan de bergingskosten volledig door het Amerikaanse gouvernement gedragen werden. De kleinere wrakken werden door de Egyptenaren gelicht alsook de 120.000 kubieke meter obstructies, het toemaatje van de Israëliërs.

De directeur van het kanaal, ingenieur Manshour, was gedurende de ganse oorlog op post gebleven en had zijn personeel kunnen behouden. Hij had de hoop gekoesterd het kanaal terug te kunnen openen na de vijandelijkheden en had plannen uitgewerkt om het te verbreden en uit te diepen, deze lagen klaar wanneer Sadat op 16 juni 1975 het kanaal met grote luister heropende en het sein gaf voor een nieuwe toekomst.

Sedert de in dienststelling van het kanaal in 1869 had de scheepvaart zich aangepast aan de afmetingen; 4400 ton was in die tijd de grootste toegelaten tonnemaat met een maximum diepgang van 6,5 meter. De tol werd berekend op basis van de tonnemaat met een formule waarin de grootste breedte op het bovendek ingecalculleerd werd. De reders leerden deze formule te omzeilen door schepen te laten bouwen met afgeronde invallings. Deze berekeningsmethode was echter van korte duur.

Gezien de delicate navigatie gingen de scheepsbouwers zich toeleggen op de stuurcapaciteiten wat de veiligheid aanzienlijk verbeterde. Het einde van de 19e eeuw werd gekenmerkt door de overgang van zeil naar stoom. Zeilschepen konden nu eenmaal het kanaal en de Rode Zee niet gebruiken wegens de beperkte manoeuvreerruimte en





(Foto ir. F.A. Van Dycke)  
De afgeronde invalling is op deze foto goed zichtbaar.

de onstandvastige winden in de regio. Men mag dus aannemen dat het kanaal de ontwikkeling van het stoomschip bespoedigd heeft.

Gedurende zijn geschiedenis werd de waterweg elf maal aangepast aan de groei van het zeeschip. In 1956 konden schepen met een diepgang van 10,5 meter transiteren en in 1966 beliep deze 11,5 meter. Met de sluiting in 1967 besloten de reders hun verliezen goed te maken met het bouwen van grotere schepen en rond de kaap te varen. Tankers van 300.000 ton waren geen zeldzaamheid en zelfs een vijftal monsters van 500.000 ton gingen van stapel.

Bewust van het feit dat reders altijd de goedkoopste weg zouden kiezen, begon de Suez Canal Authority zich in te spannen om aan deze concurrentie het hoofd te bieden.

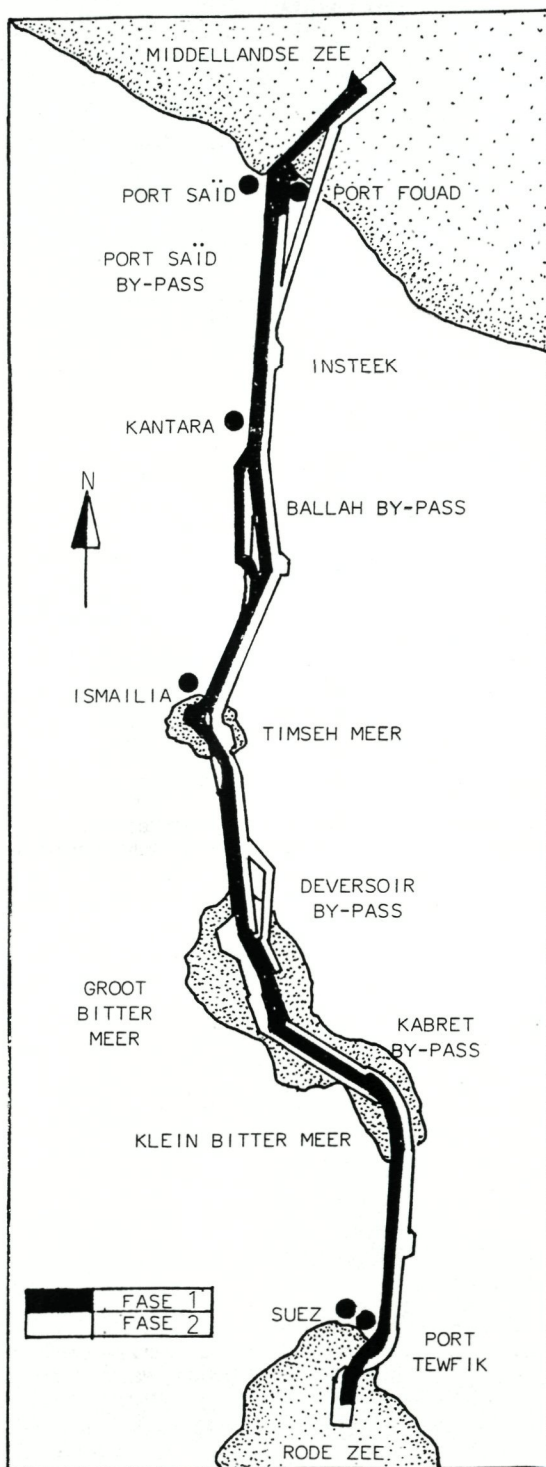
Dieper en breder werd het leidmotief en het project moest uitgewerkt worden in twee fasen. De plannen voor de eerste lagen al 10 jaar klaar. Er kon dus vlug gestart worden en de natte dwarsoppervlakte van 1800 m<sup>2</sup> moest tot 3200 m<sup>2</sup> verhoogd worden voor een scheepsdiepgang van 19,5 meter met 1983 als streefdatum. Dit moest de transit toelaten van geladen tankers van 150.000 ton en grotere schepen van 350.000 in ballast of half geladen.

De onderneming was gigantisch en er moest 600 miljoen kubieke meter aarde weggegraven worden.

Om het manoeuvreren van de supertankers te vergemakkelijken werden de bochten rechtgetrokken tot een straat van vijf kilometer. Daar het kanaal altijd te smal is geweest om een gelijktijdige navigatie in beide richtingen toe te laten, werd sedert het begin het konvoisysteem in voege

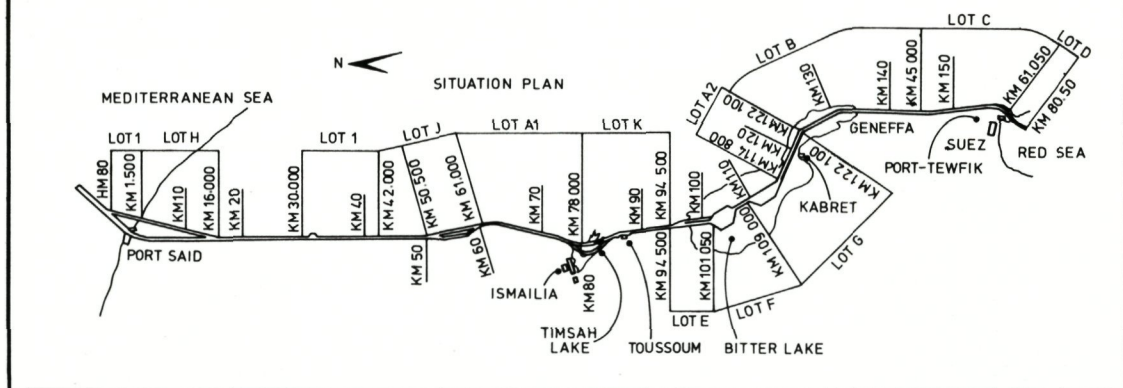
## HET HUIDIGE KANAAL

(Tekening Jo Vanobergen)





# PROJECT FOR SUEZ CANAL DEVELOPMENT



## TYPICAL CROSS SECTION

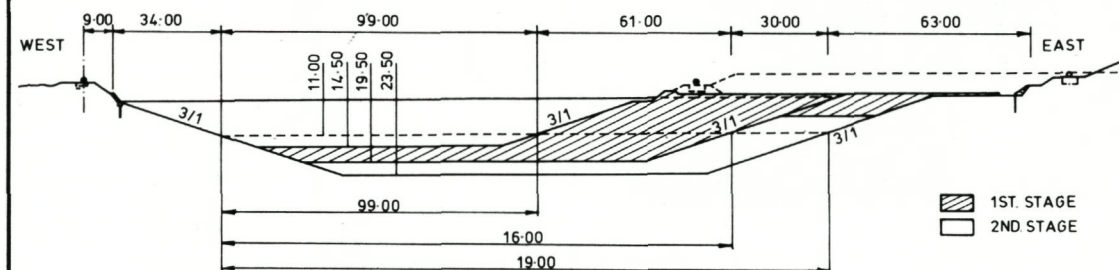


Fig. 4 (International Dredging & Port Construction).  
De lotenindeling en een typische doorsnede van het kanaal.



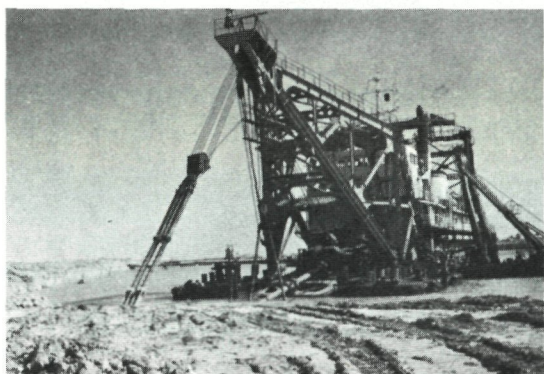
De «Déversoir by-pass» met baggermolen in de achtergrond.  
Fig. 5 (Foto International Dredging & Port Construction).





gebracht. Nu nog altijd gebeurt dit rond de klok met twee konvooien in zuidelijke richting en één noordwaarts aan een gemiddelde transittijd van 15 uur. Om het kruisen van de tegenliggers mogelijk te maken werden reeds voor 1956 verscheidene insteken of verbredingen aangebracht en een tweesprong (by-pass) te Kantara en in het «Bittermeer». Om de wachttijden te verkorten werden drie bijkomende tweesprongen gedolven te Port Saïd, in het Timsah Meer en bij de «deversoir» of stortplaats. Gezien de aanlooproute voor Port Saïd ook op breedte en niveau moest uitgebaggerd worden, werd de zeearm van deze haven met vijf kilometer verlengd.

Egypte had natuurlijk noch de technische - noch de financiële middelen om al dit klaar te spelen en moest beroep doen op buitenlandse hulp. Meerdere bedrijven waaronder Arabische, Amerikaanse, Franse, Nederlandse, Italiaanse, Braziliaanse, Britse, Japanse en Belgische werden ingehuurd. De uitvoering van de onderneming werd ingedeeld in sectoren of loten en toegekend aan de firma's naargelang de middelen, die zij konden inzetten.



**Fig. 6. (Foto International Dredging & Port Construction)**  
De baggerboot «Suez Nr. 5» van het type «Cutter-suction» van de firma Penta-Ocean aan het werk.

Zo kreeg het Belgische bedrijf Dredging Internationaal N.V. lot K toegezegd met de baggermolen Rubens van 13.000 P.K. De Japanse firma Ocean Construction Co, één van de grootste ter wereld, kwam aanzetten met 18 zuigers en hoppers met een gezamenlijk vermogen van 115.000 P.K. pompcapaciteit.

Dit was maar alleen het spectaculaire aspect van de aanpassingswerken. Nog heel wat kwam kijken: zo moest de bembekleding over de ganse lengte hersteld worden alsook de volledige infrastructuur zoals navigatie- en communicatiemiddelen, hospitalen, scholen, elektrische centrales, steden, dorpen etc. Het land was echter niet bij machte de astronomische kosten te dragen. De schatting van de eerste fase beliep 1,2 miljard US \$ maar de uiteindelijke prijs viel niet veel hoger uit dan de raming. Een groot deel van deze som werd gedekt door leningen uit verschillende bronnen waaronder Saudi-Arabië, Abu-Dhabi, de Arabische en Islamitische Fondsen voor Ontwikkeling, het «Fonds voor Arabische Economische Ontwikkeling» en het U.S. Agentschap voor Internationale Ontwikkeling. Bilaterale hulp werd aangeboden: Frankrijk het Verenigd Koninkrijk en het Japanse Overzeese Ontwikkelingsfonds. De interesten van al de geldschieters lagen lager dan 4% met uitzondering van de wereldbank, die 8,5% vroeg.

Gedurende de uitvoering van fase 1 deden er zich natuurlijk ongevallen voor. Het uitscheren van schepen is een fenomeen maar al te goed bekend tijdens het uitdiepen of ver-

breiden van een kanaal. Tussen de dwarssecties met verschillende natte oppervlakten, doen er zich stroomversnellingen voor, die de schepen uit het roer doen lopen. Een Japanse en een Egyptische baggerboot werden alsoo gezonken door transiterende schepen.

En een andere Japanse baggerboot liep ernstige schade op bij het opscheppen van een zware bom, die in de pompkamer ontplofte. Teneinde de risico's te verminderen werd een veiligheidsroutine ingesteld. Een minimum afstand van 4 km tussen de werkschepen werd opgelegd wat aan de konvooien de kans gaf terug op koers te komen na een verandering van dwarssectie.

Een andere maatregel bestond in het stilleggen van de baggerboten en af te meren bij het passeren van een konvooi. Maar niettegenstaande de grote risico's bleven de ongevallen aan de lage kant.

In afwachting van fase 2 wilde de SCA een voorsprong nemen op de ontwikkeling van de tanker. Zij liet een 340 km lange pipe-line bouwen van de Golf van Suez (Ain Sokma) tot Sidi Krein op 132 km ten westen van Alexandrië. Deze moest later verdubbeld worden en de capaciteit op 80 miljoen ton per jaar brengen. Dit viel zeer voordelig uit voor de bevoorrading van de Middellandse Zee. Om zich zelve geen concurrentie aan te doen werd het gebruik van de pipe-line alleen toegestaan aan schepen met een lading kleiner dan 150.000 ton.

Het leggen werd aangevat in 1976 en uitgevoerd door de Italiaanse firma Snam Progetti.

Gedurende de werken was het politieke leven natuurlijk niet stil blijven staan. 1979 kondigde het einde aan van de vijandelijkheden tussen Egypte en Israël en een vredesverdrag werd getekend. Dit betekende voor Israël het vrije gebruik van het kanaal in ruil voor de teruggave van het volledige Sinai gebied, wat in 1982 voltrokken werd.

Deze tegemoetkoming verwekte heel wat opschudding in de Arabische landen. Sadat viel in ongenade en werd gedurende een militaire parade in oktober 1981 te Caïro door eigen troepen vermoord.

Maar Egypte had zijn doel bereikt; de vrede was hersteld en Sinai met het kanaal waren terug in Egyptische handen. Mubarak, de nieuwe president, kon nu aan de toekomst denken.

## Publiek Recht

De overeenkomst, destijds afgesloten tussen de Lesseps en Saïd, stipuleerde dat het kanaal en de aanpalende havens open moesten blijven voor de internationale scheepvaart, wat ook de nationaliteit van de schepen mocht zijn, in ruil voor een tolgeld en op voorwaarde dat het reglement van de «compagnie» zou eerbiedigd worden. Egypte behield zich het recht voor de strategische punten te bezetten, noodzakelijk voor de verdediging van het grondgebied.

In 1866 keurde Turkijë het contract goed. De overeenkomst voorzag echter geen clausule voor oorlogsschepen. Verscheidene landen brachten kritiek uit op deze verzuiming en beweerden dat dit Turkijë het recht gaf discriminerend op te treden.

Niettegenstaande deze verdenking gebruikten Franse en Duitse oorlogsbodems het kanaal gedurende de oorlog van 1870 zonder enige inmenging. Deze praktijk werd door de «Porte Sublime» (\*) in 1873 gedefinieerd en door de meeste landen aanvaard waardoor de navigatie voor alle oorlogsschepen vrij kwam zelfs in oorlogstijd. Met de Russisch-Turkse oorlog in 1877 begonnen de Britten zich weer te verontrusten alhoewel er zich geen incidenten voordeden.

(\*) «Porte Sublime» of «Verheven Poort» was de naam van het Turkse gouvernement. De Franse benaming werd in alle diplomatieke kringen gebruikt.





16 juni 1975. Port Saïd op de vooravond van de heropening van het kanaal. Op de voorgrond het presidentiële jacht.

Met een conflict tussen Turkijë en een andere staat kon deze verzuiming gevaar inhouden voor de vrije doortocht. De Britten beschouwden dit als een bedreiging voor India en eigenden zich het recht toe militair op te treden in geval van conflict.

Verscheidene maritieme staten waren van dit gevaar bewust, maar het zou tot 1888 duren alvorens hieraan verholpen kon worden.

Met het verdrag van Constantinopel werd de vrije transit verleend aan alle oorlogs- en koopvaardis-schepen, zowel in oorlogstijd als vreedstijd, wat ook de nationaliteit mocht zijn.

Verder werd beslist dat het kanaal nooit geblokkeerd mocht worden en dat er geen hospitaliteiten mochten gevoerd worden met het doel de scheepvaart te hinderen, zowel op het kanaal als in de havens op een afstand kleiner dan drie mijl.

Deze clause gold ook voor Turkijë. Met uitzondering voor noodgevallen mochten oorlogsschepen van oorlogvoerende landen niet langer dan 24 u in de havens van Port Saïd en Suez verblijven en moesten zo vlug mogelijk transiteren. Ook werd hen verbod opgelegd te ravitailleren met uitzondering voor humanitaire doeleinden en een etmaal moest verstrijken tussen de passages van vijandelijke schepen. Gekaapte schepen kregen hetzelfde statuut als dit van de kaper. Verder werd verbod opgelegd aan oorlogvoerende landen oorlogsmateriaal of troepen te verscheppen op het kanaal of in de omgeving.

Alleen oorlogsschepen van niet oorlogvoerende landen mochten te Port-Saïd en Suez gestationeerd worden. Al deze clauses waren ook toepasselijk in de zoetwaterkanalen.

De sultan van Turkijë en de vice-koning van Egypte werden belast met de uitvoering van de conventie.

Maar Frankrijk en Groot-Brittannië waren het niet eens met de reglementering en weigerden te tekenen. De Britten eisten de handhaving van hun rechten in de zone zolang zij het kanaal bezet hielden. Uiteindelijk waren beide landen het eens en ondertekenden de conventie in 1904.

Maar internationale verdragen worden nu éénmaal gemaakt om verkracht te worden en gedurende de eerste wereldoorlog werd de toegang ontzegd aan de vijanden van de geëllieerden en gedurende de tweede wereldoorlog werd de waterweg gewoonweg gesloten. Tijdens het conflict tussen Egypte en Israël, werd het kanaal geblokkeerd maar met het vredesverdrag tussen beide landen werd de toestand geregulariseerd naar de geest van het verdrag van Constantinopel.

## BIBLIOGRAFIE

- The White Nile; Alan Moorehead.
- The Blue Nile; Alan Moorehead.
- F. de Lesseps, le diplomate, créateur de Suez; Edgar Bonnet.
- Egypte; Simonne Lacouture.
- Le Canal à la Mer rouge avant les Ptolémées; G. Posener. Chroniques d'Egypte 1938.
- International Law of the Sea, Higgings & Columbus.
- International Law for seagoing Officers; B.H. Brittin.
- International Dredging & Port Construction (Sept. 1980)
- Shipping World & Shipbuilder (Jan. 1976)
- Newsweek (1948 tot 1988).



# VALCKE Frères n.v.

SINDS 1783...

MÉÉR DAN 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE



1783-1983

Dieselmotoren DEUTZ  
Reparaties aan alle motoren  
Scheepsherstellingen  
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten  
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV

**n.v. VALCKE Frères s.a.**

AGENT IN BELGIE VOOR

**DEUTZ**  
**MWM**



**IN BELGIE GEVESTIGD TE:**

**OOSTENDE**

H. Baelskaai 3  
Tel. (059) 32 18 14  
Telex 81426  
Telefax (059) 32 11 35

**ANTWERPEN**

Nassaustraet 37  
Tel. (03) 231 06 90  
Telex 31167  
Telefax 03/231 06 96

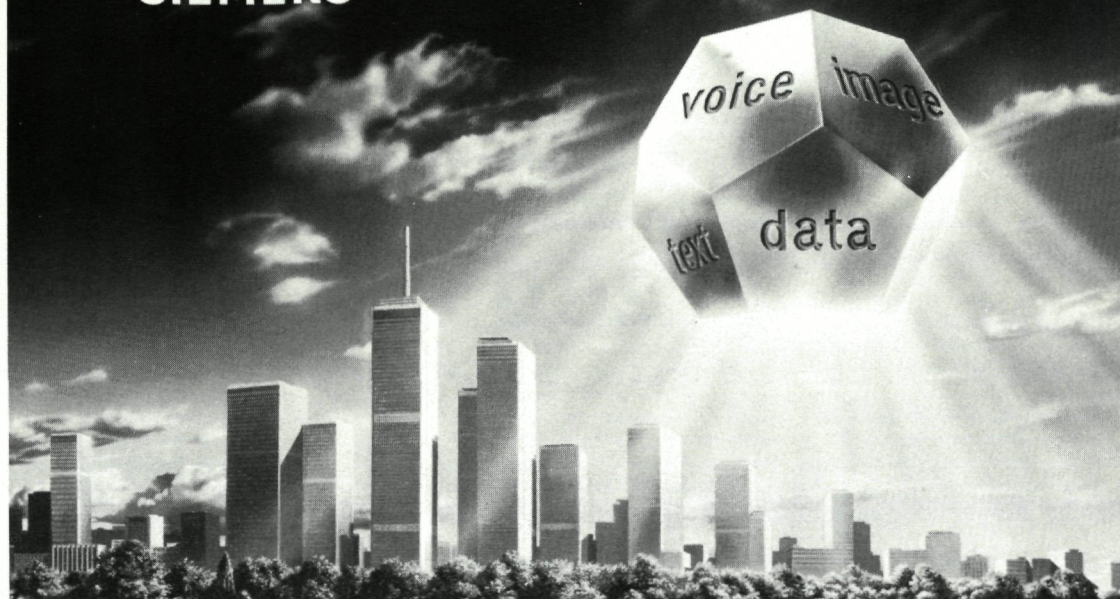
**ZEEBRUGGE**

Tijdokstraat 20  
Tel. (050) 54 41 79  
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE



**SIEMENS**



## **FULL BUROTIC SYSTEM**

**Siemens roept het integrale communicatie- en informatiesysteem in het leven**

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" van Siemens opent een nieuw tijdperk in de bureautica.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" maakt de overdracht mogelijk van spraak, gegevens, tekst en beelden en zorgt ervoor dat de verschillende kantoorhulpmiddelen met elkaar kunnen communiceren.

Dit communicatie- en informatiesysteem - een Siemens exclusiviteit - laat alle soorten verbindingen toe binnen de onderneming of met een extern openbaar of privé-netwerk.

**VOICE:** digitale telefonie, vocale terminal en vocale berichtenuitwisseling.

**DATA:** toegang tot de gegevensbanken, tot de Infocenters en tot

alle rekencentrumfaciliteiten.

**TEXT:** telex, tekstverwerking en alle soorten drukkers, de laserdrukker inbegrepen.

**IMAGE:** telecopieerapparaten, grafische werkstations, en toegang tot de openbare en privé-informatiebronnen via videotex: gidsen, dienstregelingen, catalogi, enz. Bovendien zorgt het "FULL BUROTIC SYSTEM" voor de aansluiting van diverse terminals zoals prikklokken voor variabele werktijden, bankterminals, kasregisters, alarmgevers, badgelezers, deur-openers enz.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" is uitermate flexibel. Het biedt elke onderneming een geoptimaliseerde, aan haar behoeften aange-

paste bureautica-oplossing. Dank zij de modulariteit van het systeem kan de capaciteit van de bestaande diensten mettertijd uitgebreid en kunnen nieuwe bureautica-toepassingen progressief ingevoerd worden.

Voor de uitwerking en verwezenlijking van een bureauticaplan stelt het Siemens advies- en communicatiecentrum specialisten in bureautica, informatica, telecommunicatie en organisatie ter beschikking.

Siemens n.v.  
Communicatiesystemen en -netwerken  
Charleroisesteenweg 116  
1060 Brussel. Tel. 02/536.28.81



# Des pertes énormes et trop souvent méconnues éprouvées en 1940-45

par le Lt Colonel hre Paul EYGENRAAM

### Avant propos

La collaboration navale entre les Pays-Bas et la Belgique constitue l'un des fleurons de la coopération bényluxienne. L'existence de l'Ecole Belgo-Hollandaise de la guerre des mines à Ostende, assurant la formation des officiers et des équipages des deux nations; le fait d'avoir eu un Belge, le capitaine de vaisseau Guy Busard, à la tête de la flotille belgo-néerlandaise pendant la première phase de l'opération «Octopus» de lutte contre les mines dans le golfe Persique, sont autant d'éléments qui justifient une meilleure connaissance du passé de la «Koninklijke Marine» (K.M.). Par ailleurs, le premier embryon de la Marine Royale Belge (1830-1862) n'était-il pas fait des brigantins «Congrès» et «Quatre Journées» mais aussi des canonnières que le commandant Koopman avait fait saborder dans l'Escaut, lors de la libération d'Anvers en 1831 par les troupes françaises du futur maréchal Gérard? Ces modestes bâtiments furent renfloués et réarmés par les soins des chantiers de la métropole.

Il nous a paru d'autant plus opportun de rappeler le rôle de la K.M. au cours de la guerre 1940-45 que ses sacrifices sont rarement appréciés à leur juste valeur. En vérité, les exploits accomplis, les services rendus aux alliés et les pertes consenties, montrent l'étendue d'une contribution mal connue à la victoire finale en Europe et en Asie. Nombreux sont ceux qui mesurent la participation des Pays-Bas à la guerre 40/45, à la brève résistance de l'armée, attaquée le 10 mai 1940 et capitulant le 14 mai 1940, après le terrible bombardement de Rotterdam. C'est oublier les souffrances de la population qui, ayant échappé à l'occupation de 1914/18, souffrit doublement en 40/45, sous la férule d'un gauleiter impitoyable: Seys Inquart et de ses sbires qui multiplièrent les contraintes et les exactions jusqu'aux affres de la faim et aux angoisses des déportations.

### Des coupes sombres dès les premiers jours.

Dès les premiers jours de guerre en Occident, la vraie guerre, pas la drôle de guerre, l'Allemagne fit des coupes sombres dans la flotte métropolitaine néerlandaise. Celle des Indes allait connaître le même sort en février/mars 1942, sous les assauts nippons dans le Sud Est Asiatique. Le jour de l'offensive décisive des alliés en Normandie, le 6 juin 1944, il ne restait que peu de choses aux mains de l'état-major, de la flotte; pourtant le pavillon néerlandais était présent lors de l'opération «Overlord».

Si la place nous manque pour établir un inventaire des per-

tes éprouvées en quatre années de guerre, il apparaît éclairant de signaler ici, les conséquences de l'effet de surprise, et les pertes des premiers jours.

Les navires suivants furent coulés par la Luftwaffe ou contraints d'être sabordés par leurs équipages en métropole entre le 10 et le 14 mai 1940.

Les contre-torpilleurs «Tjerk Hiddes» (construit en 1939-Tonnage 1.628) sabordé à Rotterdam le 14/05/40; «Van Galen» (C.1928-T.1.316) coulé le 11/05/40 à Merwehaven-Rotterdam; «Phillips van Alemonde» (C.1940-T.1628) détruit par le personnel du chantier de Flessingue le 14/05/40.

Les sous marins «08» (C.1915-T.341), «011» (C.1925-T.483), «012» (C.1930-T.555) en réfection à Den Helder, et détruits par le personnel du chantier le 14/05/40. Il en fut de même des submersibles en construction «025» (C.1940-962 T) et «026» (C.1940-T.962). Le «022», pimpant neuf (C.1940-T987), fut perdu en mer le second jour des hostilités le 11/05/1940.

Quant aux deux torpilleurs ils connurent des sorts comparables: le «Z3» (C.1917-T.277) fut incendié par son équipage le 14/05/40 à Enkhuysen et le «G16» (C.1913-T.150) détruit à Den Helder par des marins désespérés d'en arriver là.

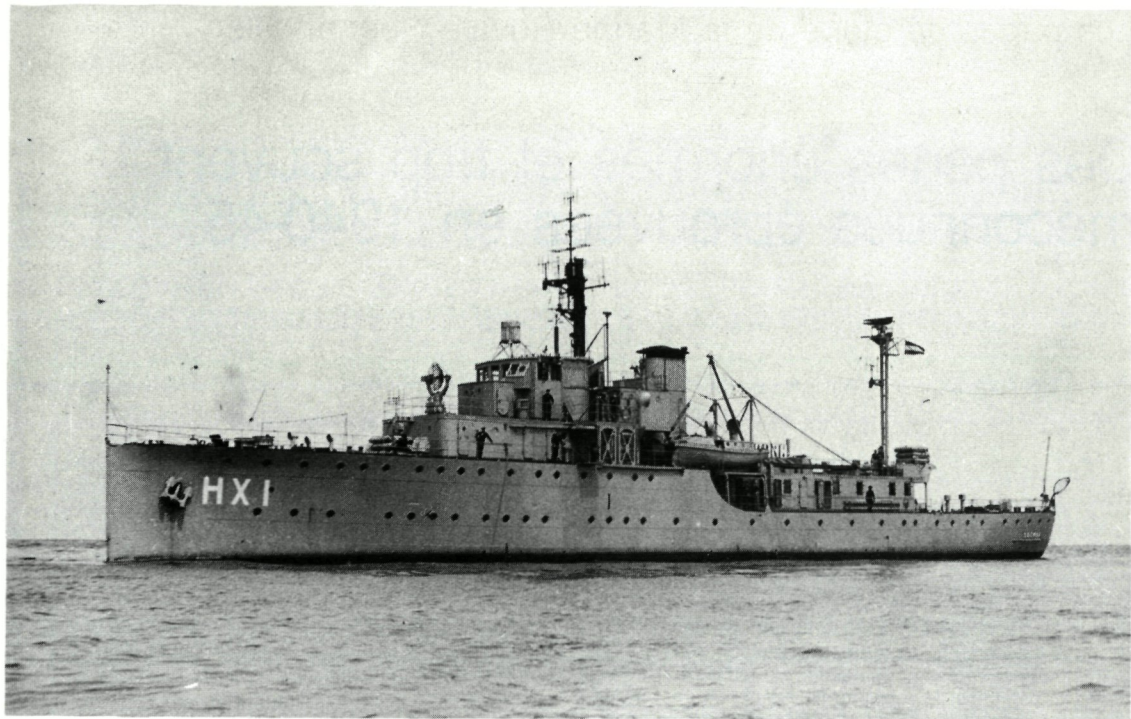
Les canonnières, parmi lesquelles quatre vétérans, ne connurent pas un meilleur sort: le «Braga» (C.1878-T.240), le «Freyr» (1877-T.241), le «Tyr» (1877-T.244) et le «Hefring» (C.1879-T.244) furent détruits par les équipages ainsi que le «Brinio» (1912-542). Son frère jumeau le «Frisco» (1912-T.530) fut coulé dans le IJsselmeer à la suite d'une attaque aérienne. Le récent «Johan Maurits van Nassau» (C.1932-T.1.537) connut le même sort à Callantsoog.

D'autres pertes encore furent à déplorer au cours de la brève campagne métropolitaine de cinq jours: 6 poseurs de mines et un auxiliaire; quatre dragueurs, le navire hôpital «Luctor & Emergo» etc; etc.

### Des exploits isolés

Outre la belle résistance de l'infanterie de Marine (Mariniers) sur les ponts de Rotterdam, il convient de signaler la «mission impossible» réservée au contre-torpilleur «Van Galen» récemment revenu des Indes. Il fut envoyé à l'intérieur du port de Rotterdam, avec mission de canonner l'aérodrome de Waalhaven. Au cours de cette opération à hauts risques, il fut attaqué par la Luftwaffe et coulé à Merwehaven.





▲ La canonnière «SOEMBA» construite à Rotterdam en 1926 (T.1.683) équipage 167 hommes, après la Sicile, participa à l'opération «Overlord» en Normandie - Juin 1944.

Le contre-torpilleur «Evertsen», ancien «HMS Scourge» entré en service le 1er février 1946 (T.1.796) en remplacement de son homonyme (C 1926-T 1316) coulé par un croiseur japonais le 28 février 1942.





La famille royale échappa de justesse à l'étreinte ennemie et se rendit en Angleterre. Le croiseur «Sumatra» (C.1920-T.6.670) eut l'honneur de conduire en juin 1940, la princesse Juliana et ses enfants au Canada. Parmi eux, l'actuelle reine Béatrice. Ce même «Sumatra» trouvera une fin tragique le 9 juin 1944, lors de la construction des ports artificiels (Mulberry) sur la côte normande, afin de favoriser le débarquement des troupes appelées à libérer le continent.

Le 11 novembre 1942 lors du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, le contre-torpilleur «Isaac Sweers» (C.1940-T.I.628), en assumant une mission d'escorte de convois, fut torpillé par un sous-marin ennemi. Les canonnières «Florès» et «Soemba» furent à la peine lors du débarquement en Sicile. Elles prirent leur modeste part, en juin 1944, à l'opération «Overlord» en canonnant l'Atlantik Wall.

Signalons que les deux contre-torpilleurs construits en Grande-Bretagne, et auxquels les noms de «Van Galen» et «Tjerk Hiddes» perdus en mai quarante, avaient été donnés, participèrent entre autres au débarquement à Madagascar.

Parmi les performances exceptionnelles, il convient de citer le bâtiment d'instruction d'artillerie «Van Kinsbergen» qui se trouvait aux Indes Néerlandaises et entreprit lors de l'ouverture des hostilités avec le Japon, un raid de 60.000 m. Au cours duquel il envoya par le fond un tonnage nippon évalué à 66.000 tonnes....

Des artilleurs qui visiblement connaissaient leur métier! Quant au sous-marin «016» (C.1934-T.892) avant de sauter sur une mine le 15/12/41 au nord de l'île de Tioman, il envoya par le fond 4 transporteurs de troupes japonais.

### La perte de l'essentiel de la flotte.

L'essentiel de la K.M. fut perdu en février 1942 à l'heure où les puissances de l'axe enregistraient victoire sur victoire en Europe et une foudroyante avance dans le Sud Est asiatique. La Thaïlande et la Malaisie étaient évahies par les Japonais et le 19 janvier 1942, l'aviation du Mikado, avec ses kamikazes sacrifiés, coulaient les deux fleurons de la Royal Navy, les cuirassés «Prince of Wales» et «Repulse», ouvrant ainsi les voies d'accès aux Philippines, à la Birmanie et aux Indes Néerlandaises.

Le 7 décembre 1941 la fulgurante et inopinée attaque nipponne sur l'escadre américaine du Pacifique, basée à Pearl Harbour, provoqua l'entrée en guerre des Etats-Unis (Au prix de 30 appareils, les Japonais coulèrent 5 cuirassés, 2 destroyers, 9 bâtiments auxiliaires, détruisirent 140 avions et tuèrent 2331 militaires et une centaine de civils).

Dans le sud-est asiatique, le GOG de l'empereur Hiro Hito avait comme premier objectif les territoires contrôlés par les Britanniques et les îles ayant une importance stratégique: Birmanie, Malaisie, Singapour, Guam, îles Marianne, Salomon et Aléoutiennes, et en second lieu, l'Indonésie et les territoires contrôlés par les Hollandais: Bornéo, Sumatra, Bali, Java, les îles Moluques, etc ...

L'essentiel de la flotte néerlandaise des Indes fut perdu le 27 février 1942 lors de la sanglante bataille de la mer de Java, où l'écrasante suprématie nipponne ne laissa guère de chances aux courageux marins bataves.

### La flotte de la colonie détruite.

L'assaut naval japonais exerça des ravages irréparables dans les rangs de la marine royale des Pays-Bas. Fut

Le Prince Bernhard saluant la famille de feu l'amiral Karel Doorman lorsque le porte avion auxiliaire ex «H.M.S. Nairama» reçut le nom du héros de la bataille sur la mer de Java en février 1942.





notamment perdu; le croiseur «De Ruyter» (C.1935-T 6442), navire amiral abordant le pavillon du «schout bij nacht» Karel Doorman, commandant l'escadre des Indes Néerlandaises et chef de la «Combined Striking Force» comprenant des bâtiments néerlandais, australiens, américains et britanniques. L'amiral subit à son bord la mort des marins, en même temps que 436 h de son équipage. Devenu héros national, un porte-avion auxiliaire porta ensuite son nom. Il s'agit de l'ex HMS «Napirama» construit sur les chantiers de John Brown & Co Ltd à Clydebanks, mis en service le 12 décembre 1943 à la Royal Navy et remis ensuite à la Koninklijke Marine (T.14.046- Dimensions 161 : 07 x 20,73 x 6,7. Vitesse: 17 m; Armement: 2 c de 102,16 mi de 40 mm et 16 de 20 mm. Equipage: 750 h.). Le prince Bernhard assista à la mise en service du «Karel Doorman» en présence de la famille de feu l'amiral.

Le croiseur «Java» (C.1921-T 6.670) fut également perdu le 27/02/42 en même temps que le «De Ruyter». Connurent le même sort: les contre torpilleurs «Danckert» (C.1929 - T.1.316), «Evertsen» (1926-T.1316), «Kortenaer» (1927-T.1316), «Piet Hein» (1927-T.1.316), «Van Ghent» (1926-T 1316), «Van Nes» (C 1930-T.1316) et «Witte de With» (C 1928-T1316).

La place nous manque pour énumérer les bâtiments de moindre tonnage coulés par les Nippons fin février début mars 1942, ou sabordés et détruits par les équipages et le personnel de chantier, lors de l'avance japonaise dans le sud est asiatique. Ce fut entre autres le cas des sous-marins «K VII» (1921- T 507), «K Z» (1923 T 520), «K XIII» (1924-T.612), «K XVIII» (C1932-T.777). Le peu qui restait de la KM fut utilisé dans la Pacifique à la protection des convois vers l'Australie, en Méditerranée vers Malte, ainsi que sur l'Atlantique où la «mer cruelle» se montra impitoyable sur les voies Etats-Unis-Royaume-Uni pendant les deux premières années de guerre, celles où la suprématie des «U-Boten» de l'amiral Doenitz fut incontestable.

## Vint «Overlord» en juin 1944.

Vint 1944., l'opération «Overlord» et le débarquement en Normandie. Après quatre années de guerre, les coupes sombres des attaques allemandes creusées lors de l'invasion du territoire métropolitain, et la longue suprématie japonaise dans le Pacifique, jusqu'au retour offensif de la flotte de l'amiral USA Nimitz, avaient réduit à la portion congrue la flotte de la Marine Royale Néerlandaise, malgré les bâtiments réparés ou construits en Grande-Bretagne. Et pourtant le pavillon de la KM fut présent lors du débarquement allié en Normandie en juin 1944. Les canonnières «Florès» et «Soemba» qui, déjà à la peine lors du débarquement en Sicile, le furent une fois encore face à l'Atlantik Wall. Le croiseur «Sumatra» était également présent. Il fut coulé le 9 juin 1944 lors de la construction du 2me port artificiel (Mulberry).

Pour la petite histoire - (et ayant évoqué dans un précédent numéro de «Neptunus» le sacrifice du Lt van Speyck devenu en Hollande un héros national au lendemain de 1831) - signalons que la canonnière «Van Speyck» était en construction en mai 1940. Mise en service par les allemands le 1er février 1942, elle reprit sa place dans les flottilles de la KM le 18 juin 1946 (T 1365) et reçut un équipage de 106 h.

Le héros de 1940-45, l'amiral Karel Doorman, voit son souvenir évoqué et maintenu par un bâtiment de plus grande allure.

## En guise de conclusion.

La Marine Royale des Pays-Bas, avec ses traditions issues des gueux de mer et des marins fameux d'autrefois, avec ses techniciens avisés d'aujourd'hui, mérite la fraternelle estime de ses voisins du sud avec lesquels elle collabore étroitement. Si l'armée des Pays Bas connut une guerre brutale de cinq jours, la Marine néerlandaise subit une épuisante guerre navale de cinq ans. Cela aussi doit être rappelé aux générations nouvelles, oubliées du passé.



## N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT  
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



Electrische dwarshelling  
lengte 140 m.

Tel. werf  
(091)45.04.01  
Telefax (091)45.99.81

Droogdokken  
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok  
(091)53.15.11

NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnacker)  
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)  
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)



Uit sympathie

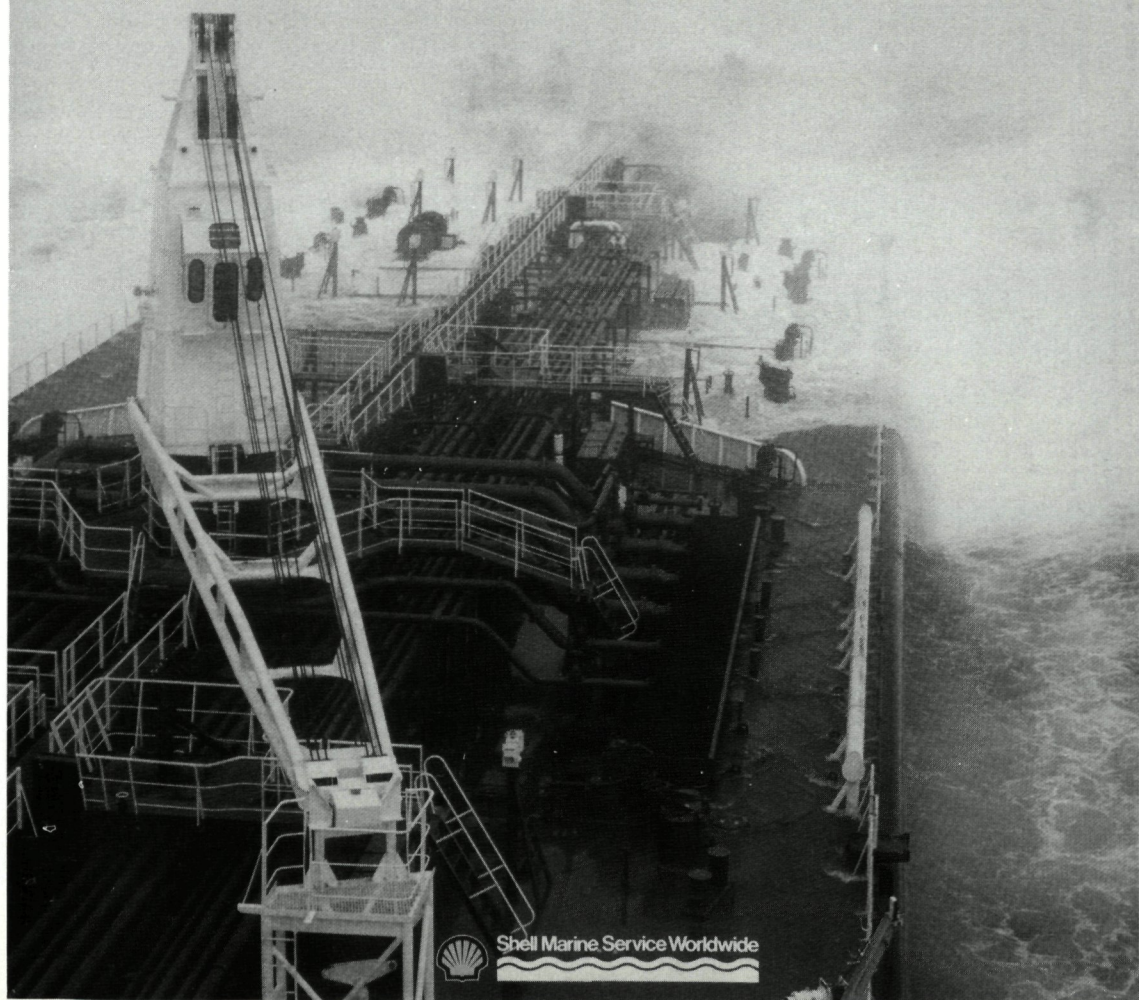
Par sympathie

*Mercantile - Beliard n. v.*

Antwerpen



# Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide



## Vissersvaartuigen

Door Oppermeester (i.r.) J.B. Dreesen

Als wij het over vissersvaartuigen hebben spreken we meestal van **TRAWLERS** - ook **TREILERS** genoemd - een vaartuig gebouwd en ingericht voor de visserij met het **TRAWLNET**.

De trawler kon pas tot ontwikkeling komen tegen het einde van de 19de eeuw toen de stoommachine toepassing ging vinden in de scheepvaart. Stoom zorgde niet alleen voor de voortstuwing maar gaf ook de nodige energie om het zware trawl-net aan boord te halen.

In de jaren voor de eerste wereldoorlog, maar vooral tussen de twee wereldoorlogen, kwam de diesel, ook bij de trawlers, meer en meer in gebruik. Thans beheert de dieselmotor het hele terrein.

Grote veranderingen onstonden bij de komst van de Hektrawler. Bij dit type wordt het trawl-net over het achterschip uitgezet, gesleept en binnengehaald.

Ter onderscheiding van dit type wordt de klassieke trawler thans **ZIJTRAWLER** genoemd.

Zijtrawlers zijn een verdwijnend scheepstype. Ons land heeft nog enkele zijtrawlers op de IJsselvisserij. Zij vissen met de **BODEMTRAWL** op rondvissoorten; kabeljauw, koolvis, schelvis, heek en roodbaars.

Uit de gewone hektrawler ontwikkelde men de **VRIESHEKTRAWLER**. Zij vissen met de **PELAGISCHE TRAWL** op haring, makreel en horsmakreel. De grootste vrieshektrawler, momenteel in de vaart, is 98 meter lang. Van een «vissersvaartuig» gesproken.

Men noemt «trawler» de vaartuigen, die volgens de meet-brief, een lengte hebben groter dan 27 meter. Kleinere schepen, gebruikt voor hetzelfde doel worden, algemeen, **KOTTER** genoemd.

Kotter was oorspronkelijk de benaming gebruikt voor verschillende typen kleine zeevaartuigen die alle door hun vorm of functie verwant waren aan een, in Engeland, in de 18de eeuw ontwikkeld, snel, langscheps getuigd eenmastvaartuig, de **CUTTER**. De romp van dit soort vaartuigen was gekenmerkt door een vrij steile steven; een scherpe intree; een voorlijk en V-vormig groot spant dat naar achteren overging in een diep, scherp, onderwaterschip, dat van boxen begrensd was door een overhangend hek met platte spiegel. Ze voerden een **GROOTZEIL** met **GAF-FEL** en **BOOM**, **STAGFOK**, **VLIEGENDE KLUIVER** en veelal een **BUITENKLUIVER**; voorts aan de **STENG**, twee **RA-TOPZEILEN**.

Op allerlei wijzen ging de typebenaming over op andere vaartuigen, zo sprak men van **LOODS-** en **VISKOTTERS** en van **KOTTERJACHTEN**. Thans leeft in onze taal dit woord voornamelijk voort in de **VISKOTTER**, het meest gebruikte motorschip van de kustvisserij (**TRAWL**, **BOOM-**

**KOR** en **SPANVISSERIJ**). De grootste kotters zijn, uiteraard 27 meters anders noemt men ze trawlers- en uitgerust met een dieselmotor van ongeveer 500 pk.

Bij de viskotter valt eenzelfde ontwikkeling waar te nemen als bij de trawler, namelijk dat steeds meer over het achterschip gevestigd wordt. Men spreekt dan van een **HEKKOTTER**.

Hektrawlers en Hekkotters zijn te herkennen aan de bovenbouw op het voorschip. Deze bovenbouw omvat de accommodatie met daarboven de brug. Hierdoor is op het achterdek een groot dekoppervlak beschikbaar voor zowel het uitzetten en inhalen van de netten met de **VISLIER** en **NETTENTROMMEL** als het aanboord brengen en verwerken van de vangst.

Onze noorderburen hebben een relatief grote aanvoer van **SCHELPDIEREN** (mossels, oesters en kokkels). Het mosselzaad wordt opgevestigd in de Waddenzee (met een **MOSSELKOR**) en op bepaalde tijdstippen van het jaar overgebracht naar de Oosterschelde, waar ze op percelen worden uitgezaaid om te verwateren. Het transport van het zaadgoed gebeurt met **MOSSELKOTTERS**.

Sedert 1980 gaat de specialisatie nog verder en kwamen er bij onze buuren verschillende **GARNALENKOTTERS** (die vissen met de **GARNALENKOR**), **KOKKELVAARTUIGEN** (vissende met de **KOKKELKOR** of de **ZUIGKOR**) en de **SNURREVAADKOTTERS** (die met de **ANKERZEGEN** op school vissen) in de vaart.

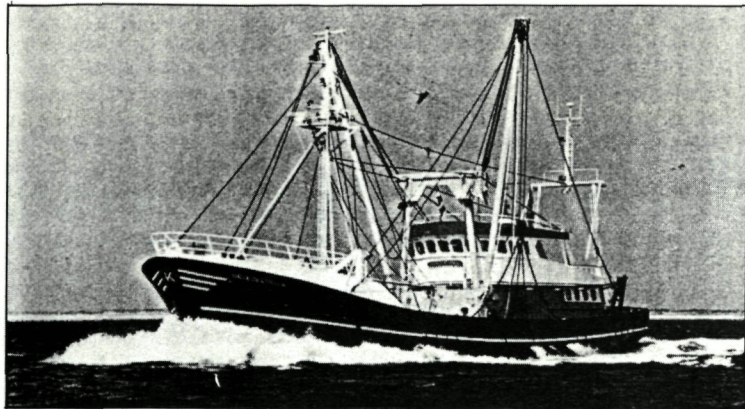
**PLATVIS** - en **RONDVISKOTTERS** behoren tot de kleine zeevisserij. Platvissoorten als tong, schol, tarbot, griet en schar worden in hoofdzaak met de **BOOMKOR** gevangen. De kotters die dit vistuig gebruiken worden dan ook **BOOMKORKOTTERS** genoemd (op onze kust spreekt men van **BOKKEVISSERS**).

De boomkor is een vistuig dat vroeger, toen men de visserij op zee nog met zeilschepen beoefende, werd toegepast. Het bestond uit een houten boom die aan de uiteinden door, over de zeebodem lopende sleeën werd ondersteund. Achter deze constructie werd een trechtervorming net gesleept. Vanwege de boom die het net in horizontale richting openhoudt, wordt dit vistuig **BOOMKOR** genoemd. Het kwam omstreeks 1960, op onze kusten, terug in gebruik.

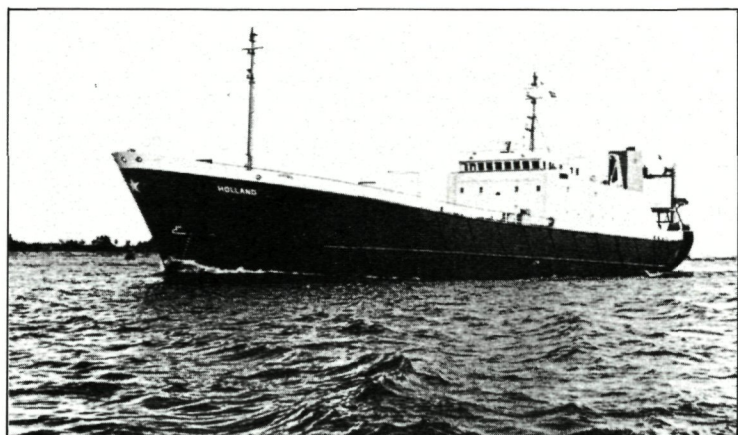
De twee boomkorren waarmee de hedendaagse **BOKKEVISSER** vist, zijn, uiteraard in metaal en hebben afhankelijk van het motorvermogen en het visserijgebied een lengte van 9 tot 12 meters. De boomkorkotter is op onze kust het meestgebruikte scheepstype.

Teneinde niet volledig afhankelijk te zijn van platvis, worden sommige boomkorkotters ook ingericht om met de bodemtrawl op rondvis te kunnen vissen. Men noemt ze dan **MULTIPURPOSE KOTTERS**.





Boomkorkotters zijn herkenbaar aan de zware portaalmaat met de lange en zware gieken welke de boomkorren over de zeebodem slepen. Meestal dient de portaalmaat ook als voormast.



De succesvolle nieuwe generatie diepvrieshektrawlers.

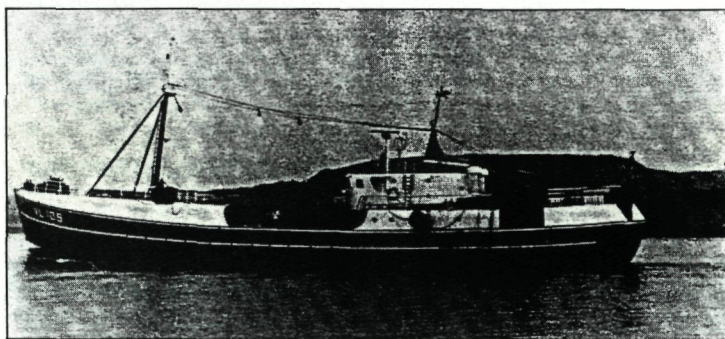


Eurokotter voor de staandwantvisserij.

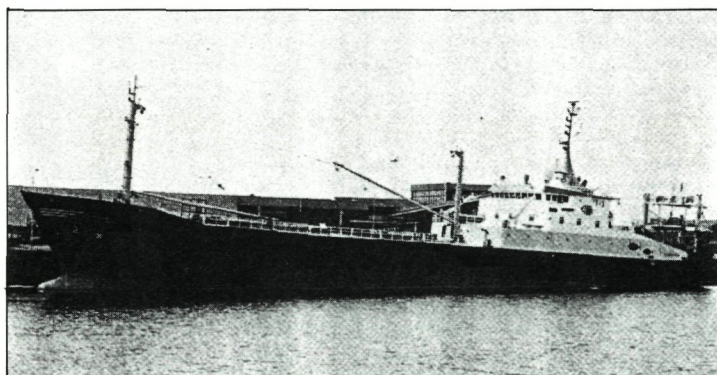




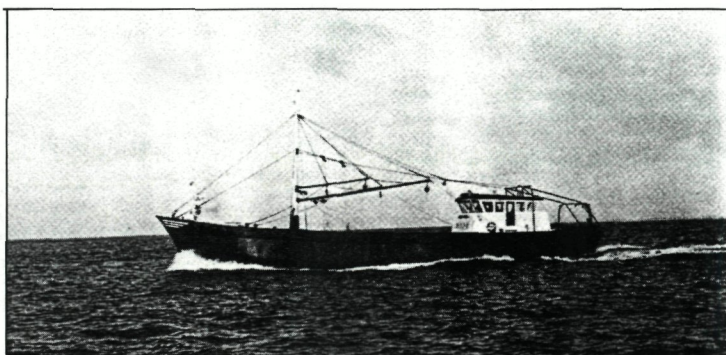
De hekkotter.



De zijtrawler.



De grootste hektrawler, de VL 70, in West-Europa.



De mosselkotter.



Behalve in de paaitijd komen platvissen verspreid over de zeebodem voor waar ze zich, in afwachting van een prooi, in het zand ingraven. Om ze te vangen moeten ze, voor de vangopening van het net, uit de zeebodem worden opgejaagd. Bij de boomkorvisserij worden hiervoor zware kettingen gebruikt die de toepasselijke naam WEKKERS hebben.

In de laatste jaren wordt onder de naam EUROKOTTER, een kleiner vaartuig gebouwd dat speciaal gebruikt wordt voor de STAANDE WANTVISSERIJ.

Een verdwijnend scheepstype is, in de visserij, de LOGGER. De logger was een snel kustvaartuig dat in de 18de eeuw in de gebieden van het Engels Kanaal ontstond. Het was gekenmerkt door een steile steven, een gestrekte rompvorm, meestal een V-vormig spant en een, twee of driemastig met LOGGERZEILEN (trapeziumvormige nazeilen). Het werd gebruikt voor de kusthandel, de smokkelvaart, douanediens en de oorlogsvaart.

In de 19de eeuw kwam de logger, als de opvolger van de middeleeuwse HARINGBUIS en deze opvolger de HOEKER, in gebruik voor de DRIJFNETVISSERIJ. Oorspronkelijk waren dat ZEILLOGGERS die vanaf 1897 overgingen in STOOMLOGGERS. Vanaf het begin van de 20ste eeuw kwamen ook de eerste MOTORLOGGERS in de

vaart. Het waren meestal bestaande loggers die verlengd werden tot 30 à 35 meter en daarna herbouwd als motorschip. De laatste zeilloggers verdwenen omstreeks 1930.

Later ontstond de behoefte het schip ook op andere tijdstippen te gebruiken, de drijfnetvisserij is een bij uitstek nachtvisserij, door het te laten trawlen. Men noemde ze toen TRAWLLOGGERS. De met drijfnetten vissende loggers verdwenen vanaf 1970 van de meeste visgronden.

Van onze middeleeuwse HARINGBUIS evolueerden we naar diens opvolger de HOEKER en daarop volgende naar de ZEILLOGGER. Met het ontstaan van het TRAWLNET kregen we de eerste TRAWLERS die uiteraard met stoom werden aangedreven. Parallel met de opkomst van de met stoom aangedreven trawlers schakelde men geleidelijk aan over van de zeillogger naar de STOOMLOGGER.

De overgang van stoom naar MOTORTRAWLERS begon omstreeks de eerste wereldoorlog waarbij ook de stoomlogger evolueerde tot een MOTORLOGGER en daarna tot een TRAWLLOGGER.

De logger verdween van de visserijgronden, voornamelijk door de opkomst van de PELAGISCHE TRAWL, en door de schaalvergroting bij de visserij ging men een verschil maken tussen TRAWLERS en KOTTERS.



## BIBLIOGRAFIE

ROBERT OUVRY, *RYCO-Koninklijke Jacht Club Oostende - 150 jaar wedstrijd-zeilen* Uitgegeven in eigen beheer. Oostende. Juni 1988.

Verkrijgbaar Standaard-Boekhandel, Kapellestraat 10, Oostende. Prijs 695 Bfr.

Toen Karel II na een jarenlange ballingschap in de Lage Landen bij de zee in 1660 naar Engeland terugkeerde kreeg hij van de Stad Amsterdam een fraai speeljacht ten geschenke. Dit werd naar de zuster van de koning, de MARY, genoemd.

Dit jacht, een voor de Engelsen nieuw scheepstype, maakte furore in Engeland Karel II liet onmiddellijk, op zijn eigen werven, naar het model van het hem geschonken jacht, twee nieuwe bouwen.

Hij doopte ze de «KATARINE» naar zijn verloofde «Catharina de Braganza» en de «Anne» naar Ann Hyde, de echtgenote van de hertog van York.

Op 1 oktober 1661 voeren de twee broers een zeilwedstrijd met hun nieuw jacht. Het was, de tot nog toe, oudst gekende zeilwedstrijd.

Het parcours liep van Greenwich tot Gravesend. De koning verloor de opreis en won de terugreis.

Hierdoor ontstond in Engeland een koninklijk en algemeen jachtwezen. Tevens deed het Nederlandse woord jacht, dat nu een internationale scheepsterm is, zijn intreden in de Engelse taal.

Sedert deze eerste zeilwedstrijd werden bibliotheken volgeschreven over de bouw van jachten, de techniek van het varen met jachten, het wedstrijdreglement voor zeiljach-

ten en de toepassing ervan. Over de geschiedenis van het wedstrijdzeilen werd weinig of niets gepubliceerd.

De heer OUVRY, vice-president van de RYCO bracht daar verandering in. Hij schetste ons, na veel onderzoekswerk, een beeld van 150 jaar wedstrijdzeilen in de RYCO, onze welbekende Koninklijke Jachtclub van Oostende, die de oudste club in België is en een van de zeven oudste in de wereld.

Hij leert ons dat vanaf 1846 de jaarlijkse zeilwedstrijd verdeeld werd in: twee wedstrijden, voor zeiljachten, twee proeven voor roeiboten en twee wedstrijden voor grote en kleine vissersboten.

Voorts lezen we hoe:

— de RYCO, anno 1871, aan de basis lag van de oprichting van de nog bestaande en bloeiende SPORT NAUTIQUE D'OOSTENDE.

— zij rond de eeuwwisseling haar eerste HELGOLAND race organiseerde.

— de club reeds in 1910 «koninklijk» werd.

— zij in 1912, door toedoen van haar toenmalige vice-president, de MOTORCLUB van BELGIE stichtte.

Het is maar een greep uit de vele wetenswaardigheden die de club gekend heeft en die door de heer OUVRY te boek werd gesteld. Vanaf 1912 werden wel en wee van de club chronologisch weergegeven. Het boek eindigt met een WHO IS WHO van de RYCO, en een lijst van de voorzitters en de bestuursleden vanaf 1846 tot op heden.

Zeer verzorgd van inhoud en uitgave vormt het een aangenaam en vlotlezend geheel. Warm aanbevolen.

J.B. Dreesen.



# Les cargos de la mort

Par J.M. de Decker

Selon l'organisation Greenpeace, le trafic international des déchets industriels atteint des proportions alarmantes. D'autant plus alarmante que ces déchets sont le plus souvent dangereux.

On évalue à près d'un demi-milliard de tonnes le total des déchets potentiellement dangereux produits chaque année sur la surface du globe, total dans lequel l'industrie chimique intervient pour environ 70 pour cent. La Belgique en produit annuellement un million de tonnes; l'ensemble des pays d'Europe occidentale en produisent de 35 à 40 millions de tonnes et les Etats-Unis ... entre 300 et 400 millions de tonnes. Et il est peu probable que ces quantités diminuent dans l'avenir.

Se pose donc un énorme problème: celui du stockage, du recyclage et de l'élimination de ces déchets. Le coût de ces opérations varie selon les pays. D'où de nombreux mouvements transfrontières. Principaux exportateurs européens, la R.F.A. et les Pays-Bas (la Belgique est bien placée pour le savoir), dont les lois nationales sont sévères. Principaux importateurs: la Grande-Bretagne et le Canada. Aux Etats-Unis, le recyclage des déchets dangereux est devenu l'une des industries les plus lucratives.

Mais le renforcement, dans les pays industrialisés, des règlements incitant à éliminer plus proprement, voire à recycler les déchets a fait grimper considérablement le coût du traitement de ceux-ci. Alors que le coût moyen par tonne d'élimination de déchets dangereux était de 10 dollars il y a dix ans, il s'élève aujourd'hui à quelque 250 dollars aux Etats-Unis et à plus du double en Europe. Il est nettement inférieur dans les pays dont les législations sont moins contraignantes et, à portée de toutes les bourses, dans les Etats qui n'ont aucune réglementation en la matière et où le traitement des déchets consiste à les enfouir dans un grand trou que l'on comble ensuite à coups de bulldozers, voire à la pelle. Comprenez certains pays du Tiers-Monde.

Des possibilités énormes sont ouvertes, dès lors, pour cette nouvelle branche d'activité qui est celle des courtiers en traitement des déchets industriels. Certains sont sérieux et possèdent une expérience incontestable en la matière. D'autres sont des opérateurs sans scrupule mûs par le seul appât du gain et pour lesquels la conclusion d'un seul contrat peut signifier la fortune.

Un producteur de déchets dangereux peut faire appel à une firme se disant spécialisée dans leur traitement qui lui paraît être sérieuse. Laquelle firme peut revendre les déchets à une deuxième qui, à son tour fera appel à une troisième qui se fait fort d'expédier la marchandise et la détruire dans un pays tiers. Un potentiel d'irrégularités et de fraude énorme.

## Le scandale éclate.

Au large des côtes de Turquie, des Caraïbes, d'Afrique, des Philippines, une armada de navires poubelles fait en permanence le tour du globe. Certaines cargaisons sont parfaitement légales et surveillées de près, qui comportent des déchets industriels toxiques expédiés vers des pays disposant des installations adéquates pour les traiter. D'autres sont plus marginales, mal conditionnées, à destination incertaine et faisant l'objet de contrats au libellé souvent sybillin. Ces cargaisons là ont toutes les chances de se diluer sur les plages de pays du Tiers-Monde et de contaminer le sol et les eaux de certains coins éloignés du monde.

Il fallait bien qu'un jour ou l'autre le scandale éclate.

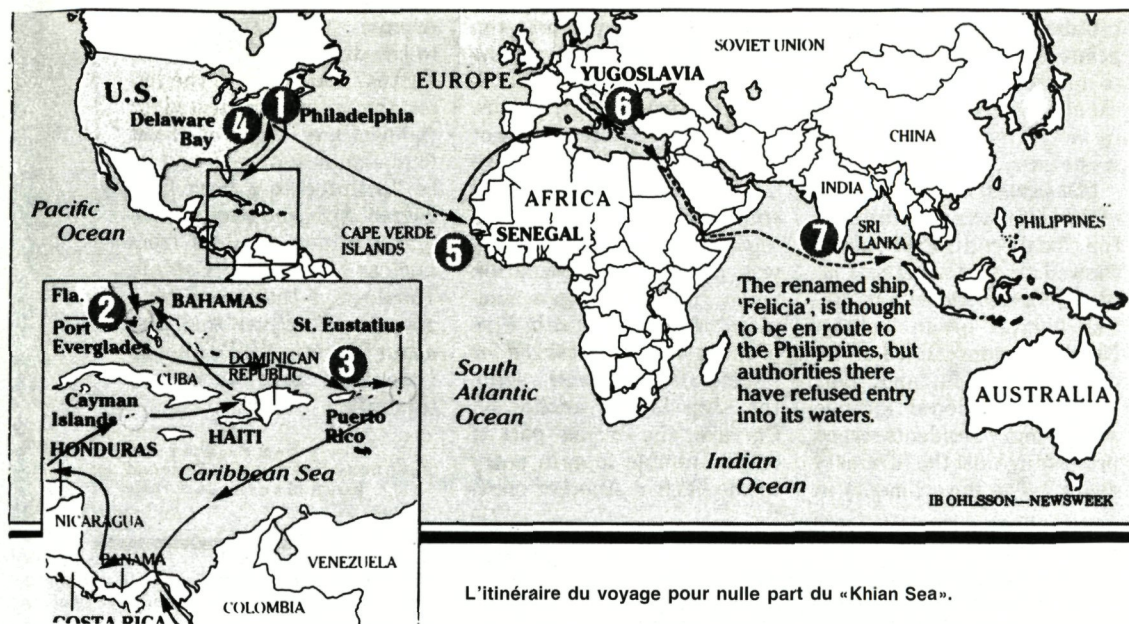
Il éclata au printemps dernier lorsqu'on apprit que la Guinée-Bissau était sur le point de signer un contrat avec une firme suisse, en vertu duquel elle acceptait de stocker sur son territoire des déchets industriels toxiques en provenance de pays industrialisés à raison d'un minimum de 50.000 tonnes par an pendant dix ans au prix de 40 dollars la tonne et un deuxième, avec des deux firmes britanniques, portant, lui, sur de 1 à 3 millions de tonnes. Un pactole pour ce petit pays dont la dette extérieure s'élève à quelque 400 millions de dollars.

Un pactole si la Guinée-Bissau avait disposé de la technique voulue pour traiter des déchets dangereux. Ce qui n'est pas le cas. Elle se proposait tout simplement d'enfouir ceux-ci sous une couche de trois à cinq mètres de terre! Devant les réactions indignées de la communauté internationale de défense de l'environnement, le gouvernement de la Guinée-Bissau renonça à son projet. Mais pourquoi s'être engagé dans cette voie au départ? Réponse du ministre du Commerce et du Tourisme: «Parce que nous avons besoin d'argent».

La Guinée-Bissau n'était pas le seul pays africain qui se soit laissé appâté par les propositions de courtiers douteux en déchets industriels. On apprit peu de temps plus tard que le gouvernement du Bénin - ex-Dahomey - envisageait de signer un contrat avec une société basée à Gibraltar, portant sur 5 millions de tonnes de déchets toxiques par an pendant dix ans, au prix incroyable de 2,50 dollars la tonne. Deux dollars et demi alors que le prix offert à la Guinée-Bissau était de 40 dollars et que les prix pratiqués par les sociétés européennes spécialisées oscillent entre 600 et 1.000 dollars. Des négociations du même style étaient en cours en République du Congo et au Nigéria.

L'Afrique allait-elle devenir la poubelle du monde? C'eût été dans l'ordre des choses si, suite à cette cascade de révélations, l'Organisation de l'Unité Africaine (O.U.A.)





L'itinéraire du voyage pour nulle part du «Khian Sea».

n'avait voté à son sommet d'Addis Abeba une résolution déclarant que «le déversement de déchets industriels en Afrique était un crime ...» et invitant les Etats qui avaient signé des accords autorisant de tels versements à les dénoncer. Ce qui fut fait.

Une résolution suivies de décisions qui allait transformer du jour au lendemain un certain nombre de navires, transportant des déchets dangereux vers des pays du Tiers-Monde et se voyant soudainement refuser l'entrée dans leur port de destination, en romanichels de la mer. Ceux qu'on apellé depuis les «cargos de la mort».

### Le «Khian Sea».

L'une des odyssées les plus extraordinaires vécues par ces navires est sans doute celle du «Khian Sea», un cargo battant pavillon des Bahamas qui, ayant quitté Philadelphie le 31 Août 1986 avec à bord quelque 14.000 tonnes de cendres toxiques provenant d'incinérateurs d'ordures ménagères, n'a pas trouvé preneur pour sa cargaison. Il est vrai que ces cendres contenaient un dangereux mélange d'aluminium, arsenic, cadmium, chrome, cyanure, cuivre, plomb, mercure et nickel.

Durant plus de deux ans, le «Khian Sea» tenta de se débarasser de sa marchandise, une interminable errance dont on ignore encore comment elle se termina, pour autant qu'elle soit terminée.

Arrivé, le 31 Décembre 1987, à l'issue d'un périple de dix-huit mois en mer des Caraïbes, au port de Gonaïves (Haïti) il est autorisé à débarquer ses cendres, miraculeusement transformées en «engrais». Un mois plus tard, ému par les protestations de la population, le gouvernement de Port-au-Prince lui ordonne d'aller se faire voir ailleurs. A bout de six jours - panne de machine oblige - le «Khian Sea» lève l'ancre au milieu de la nuit et reprend la mer abandonnant entre 2.500 et 4.000 tonnes de sa marchandise sur une plage proche de Gonaïves.

Le 1er Mars, on le retrouve dans la Delaware Bay, à 150 kilomètres de son point de départ, où il reste à l'ancre jusqu'au 22 Mai, date à laquelle malgré l'interdiction de la «Coast Guard» il reprend le large vers une destination inconnue.

Après une nouvelle croisière dans la mer des Caraïbes, on l'aperçoit au large des Bahamas, de Porto-Rico, de Panama, du Costa-Rica et du Nicaragua -, il se résoud à changer d'air et à chercher un havre dans un autre hémisphère.

Cap sur le Sénégal, où on lui refuse de décharger ses «engrais», puis sur la Yougoslavie, où il se voit accorder un droit d'escale le temps de se réapprovisionner en vivres et en carburant. Un temps qu'il met à profit pour changer d'identité et troquer son nom, qui finissait par jouir d'une regrettable publicité, contre celui de «Felicia».

De Yougoslavie, le «Felicia» fit route vers le Sri-Lanka où l'entrée dans les eaux territoriales lui fut refusée, puis vers les Philippines dont l'accueil fut identique. A l'heure actuelle, nul ne sait ce qu'il en est advenu.

Il a dû probablement décharger sa cargaison en haute mer et s'être fait une nouvelle virginité.

Au départ, l'opération s'avérait payante pour les deux parties. Jusque là, la ville de Philadelphie expédiait ses cendres d'incinération dans une décharge de l'Ohio par camion. Dont coût: 50 dollars la tonne. La société Bulk-handling lui en avait payé 35 pour prendre la marchandise. Elle devait largement s'y retrouver, en principe, puisqu'au pire le transport maritime vers un quelconque pays africain ne revenait qu'à 20 dollars la tonne. A l'arrivée, si jamais arrivée il y eut, la ville de Philadelphie reste gagnante. On ne peut certainement pas en dire autant de ceux qui ont pris les déchets en charge.

### Le «Zanoobia».

Une odyssée plus courte - 2 mois - mais plus connue est celle du «Zanoobia», ce cargo syrien qui défraya la chronique il y a quelques mois. Pour les déchets qui constituaient sa cargaison, le voyage avait commencé beaucoup plus tôt et sur d'autres navires.

Il y a un peu plus de deux ans, le fabricant italien de parafine Jelly Wax avait décidé de s'intéresser à l'industrie du déchet. Avec succès apparemment puisqu'elle enregistra un bénéfice de 7,5 millions de dollars dans ce nouveau secteur d'activité après un an. Mais bientôt les problèmes





Le «Zanoobia» à l'ancre, au large de Marina di Carrara.

rencontrés par cette société allaient croître plus vite que ses bénéfices.

Ses ennuis commencèrent en Janvier 1987, lorsqu'elle affrêta un cargo battant pavillon maltais, le «Lynx» pour transporter environ 11.000 fûts de résidus toxiques achetés à des sociétés chimiques et pharmaceutiques italiennes à destination de Djibouti. Elle les avait payé quelque 12 dollars la tonne et avait trouvé - la bonne affaire - une firme de Fribourg, Inter Contract qui lui en avait offert 36, rendues Djibouti.

Lorsque le «Lynx» quitta le port de Marina di Carrara, le 10 Février 1987, son capitaine ne pouvait se douter du temps réel qu'allait durer le voyage de son navire poubelle. Il avait un contrat revêtu d'une série impressionnante de cachets officiels des autorités italiennes et était loin de s'attendre à l'accueil qui l'attendait à Djibouti, où on lui refusa l'entrée du port. Motif: ses documents de bord n'étaient pas en ordre et le correspondant local dont avait fait état Inter Contract, la firme I.C.O. (International Consulting Office) était inconnue au bataillon.

Refoulé de l'ancien protectorat français, le «Lynx» repartit tenter sa chance ailleurs. Ayant contourné le continent africain par le Cap de Bonne Espérance, il traversa l'Atlantique en direction du Vénézuéla, considéré comme un pays d'accueil pour déchets toxiques, où la Jelly Wax avait un correspondant qui lui en offrait 50 dollars la tonne.

Les autorités de Puerto Caballo autorisèrent le déchargement de la marchandise, pensant qu'une société locale se chargerait de l'évacuer. Et le «Lynx» reprit la mer en abandonnant ses 3.000 tonnes de déchets sur les quais par 35° à l'ombre.

Sur place, les ennuis commencèrent aussitôt. Personne ne se présenta pour réclamer la marchandise. Les habitants de Puerto Caballo se plaignirent de l'âcre odeur de produits chimiques dégagées par les fûts dont certains suivaient. Un enfant, qui jouait sur les quais, en renversa un et fut gravement brûlé. Des manifestations de protestation eurent lieu contre les «fûts de la mort», qui redoublèrent d'intensité à l'arrivée d'un autre cargo-poubelle battant pavillon tchèque, le «Radhost» affrété, lui aussi, par la Jelly Wax.

S'en suivit un échange de télex assez vif entre Caracas et Rome. Les Vénézuéliens n'hésitèrent pas à parler d'escroquerie et il y fut beaucoup question de savoir qui allait supporter les frais de reconditionnement de certains fûts endommagés et de leur réexpédition vers un pays plus accueillant.

Fin Octobre 1987, les déchets furent embarqués sur le cargo cyprite «Makiri», affrété par la Jelly Wax. Destination Beyrouth. Mais, on n'en était pas encore au dernier acte. En cours de voyage, la cargaison changea de propriétaire. Jelly Wax avait réussi, en effet, à refiler la patate chaude à un homme d'affaires syrien, Mohammed Samin, directeur d'une société maritime du même nom, pour le prix de 200.000 dollars. Le «Makiri» détourna sa route vers le port franc de Tartous, en Syrie, où sa cargaison fut mise à terre et stockée dans un entrepôt.

Pas pour longtemps. Les autorités syriennes prièrent Mr Samin de réexporter sa marchandise au plus vite. Et ce fut l'épisode ultime de la longue errance des fûts italiens: celui du «Zanoobia». Ce cargo syrien quitta Tartous, le 17 Mars 1988 avec 2.100 tonnes de déchets à bord - où étaient passés les 900 autres? - et se dirigea vers la Grèce. Refus de débarquement et poursuite du voyage vers Chypre, où le navire relâcha pendant près d'un mois pour réparer une avarie de machine.

Le 26 Avril, le «Zanoobia» arriva en vue de Marina di Carrara, le port d'origine de sa cargaison. Le voyage de celle-ci avait duré quinze mois, mais il n'était pas terminé car l'accostage fut interdit au cargo.

Refus du capitaine d'aller plus loin tant que son navire n'était pas déchargé. Il avait essuyé une tempête au large de Gènes. La cargaison avait bougé, des fûts étaient tombés et avaient été éventrés. L'atmosphère était pestilentielle à bord. Ses hommes souffraient de maux divers: nausées, insomnies, brûlures aux yeux, inflammations de la peau, troubles respiratoires. Certains allaient devoir être hospitalisés.

Les marins du «Zanoobia» demeurèrent, néanmoins, prisonniers de leur poubelle flottante, autour de laquelle tournaient en permanence une vedette de la police maritime

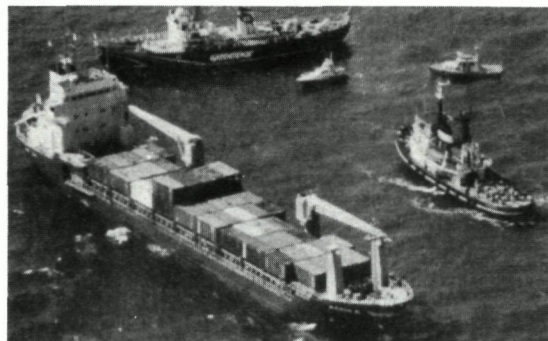


italienne, un certain temps encore avant que les autorités autorisent finalement le cargo à accoster à Gènes, où sa cargaison fut prise en charge par une firme, sérieuse celle-là, spécialisée dans le traitement des déchets industriels toxiques.

L'affaire du «Zanoobia» et, dans une moindre mesure, celle du «Kiang Sea» défrayèrent la chronique à l'époque. Elles étaient des exemples du genre. Il y en eut d'autres moins connues ou dont on ignore encore tout à l'heure actuelle, à l'origine desquelles on trouve la résolution de l'Organisation de l'Unité Africaine votée à Addis Abeba et les décisions très fermes prises à sa suite dans les pays du Tiers-Monde qui refusaient de devenir la poubelle des pays industrialisés.

#### Le «Karin B», le «Radhost», le «Banya» et les autres.

Il y eut celle de la «Karin B.», cargo ouest-allemand qui arriva devant Ravennes, en juillet dernier, chargé de 3.800 tonnes de déchets industriels italiens particulièrement toxiques récupérés dans un champ à la limite du village de Koko (6.000 habitants) au sud du Nigéria, où ils avaient été tout simplement déversés, et que les dockers de dix ports italiens refusèrent de décharger. Un pauvre cultivateur nigérien avait accepté l'offre d'un homme d'affaires italien : 100 dollars par mois pour l'entreposage de 8.000



Le «Karin B.» au large de la côte ligure, surveillé par un bateau de Greenpeace.

... et la cargaison qu'il avait débarqué à Koko (Nigéria).



fûts toxiques sur son lopin de terre. Dès qu'elles eurent vent de cette affaire, les autorités nigériennes exigèrent le rapatriement immédiat de la «marchandise», arraisonnèrent deux autres cargos poubelles dans le port de Lagos, jetèrent en prison une cinquantaine de personnes (dont un italien) et rappelèrent leur ambassadeur à Rome.

Il y eut celle du «Radhost», ce cargo tchèque dont nous avons parlé plus haut. Arrivé au large de Puerto Caballo, début Juillet 1987 - peu après le «Lynx» -, avec un chargement de 2.500 tonnes de déchets toxiques, il fut interdit d'accostage et renvoyé hors des eaux territoriales vénézuéliennes sous escorte de la marine nationale. Sa trace fut perdue pendant des mois, mais on finit par apprendre en Juin dernier que sa cargaison se trouvait au Liban où elle avait été «entreposée» dans une carrière abandonnée à quelques kilomètres au nord de Beyrouth. Les autorités libanaises la renvoya à l'expéditeur, la Jelly Wax à Milan. Encore elle !

Il y eut celle du «Banya», cargo norvégien qui, en Février 1987, avait amené à Conakry 15.000 tonnes de cendres en provenance du fameux incinérateur d'ordures ménagères de Philadelphie (voir plus haut) que l'on avait déchargé dans une carrière de bauxite désaffectée. Et qui durent être rembarquées en catastrophe, la Guinée n'en voulant pas et le faisant savoir haut et clair en détendant dans un commissariat de police le consul de Norvège qui avait signé le contrat d'importation de ces «matières premières de construction» jusqu'à ce que le «Banya» s'en aille et en jetant cinq Guinéens en prison. On ignore ce qu'est devenu le navire poubelle et sa cargaison.

Comme on ignore ce que sont devenu le «Bark», appartenant au même armateur norvégien, qui avait amené à Conakry une cargaison identique déjà refusée à Panama ; le «Baru Luk», parti il y a des mois d'Italie à destination du Vénézuéla ; le «Danik» qui faisait route en septembre 1987 vers le Nigéria. Et bien d'autres qui, de l'état de cargos-poubelles sont passés à celui de vaisseaux fantômes.

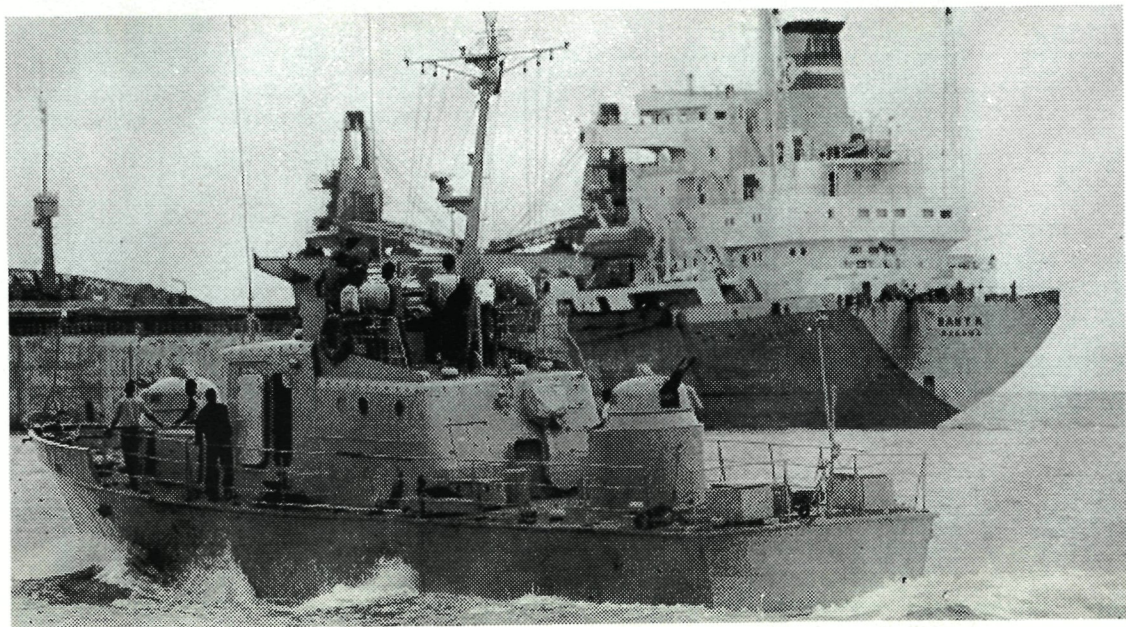
#### Même en Europe...

Mais il n'y a pas que sur les mers lointaines que se sont déroulées des affaires de ce genre. Plus près de nous on se souviendra des avatars du caboteur ouest-allemand «MS Petersberg», qui erra pendant plus de six mois dans les eaux européennes sans trouver de port où décharger sa cargaison de déchets radioactifs en provenance d'Autriche.

Le bâtiment était arrivé au port d'Izmir, en Mai dernier, avec à bord 1.300 tonnes de déchets provenant d'une usine chimique viennoise récemment détruite. Les autorités turques refusèrent le déchargement de la cargaison, arguant de son niveau de radioactivité qu'elles jugeaient dangereux. Faux, rétorqua Vienne : la radioactivité qui provient du passage d'un nuage dégagé par l'explosion de la centrale de Tchernobyl, en Mai 1986, n'est que 146 becquerels/kg et donc nettement inférieure à la norme de 300 becquerels/kg autorisée dans la C.E.E. Si nous avons choisi de faire détruire les déchets en Turquie, ajouta-t-elle, c'est parce que cela coûte moins cher qu'en Autriche.

Ankara demeura intraitable et le «MS Petersberg» commença son errance dans les eaux européennes. La Roumanie, qui avait déjà protesté lors du passage de navire dans ses eaux, lui refusait l'autorisation de remonter le Danube pour retourner à Vienne, tant que tous les autres pays riverains n'auraient pas marqué leur accord. Et Vienne avait déclaré que son retour, à époque, était techniquement impossible en raison du bas niveau des eaux du fleuve. Nous ignorons où, quand et comment se termina la croisière du caboteur.



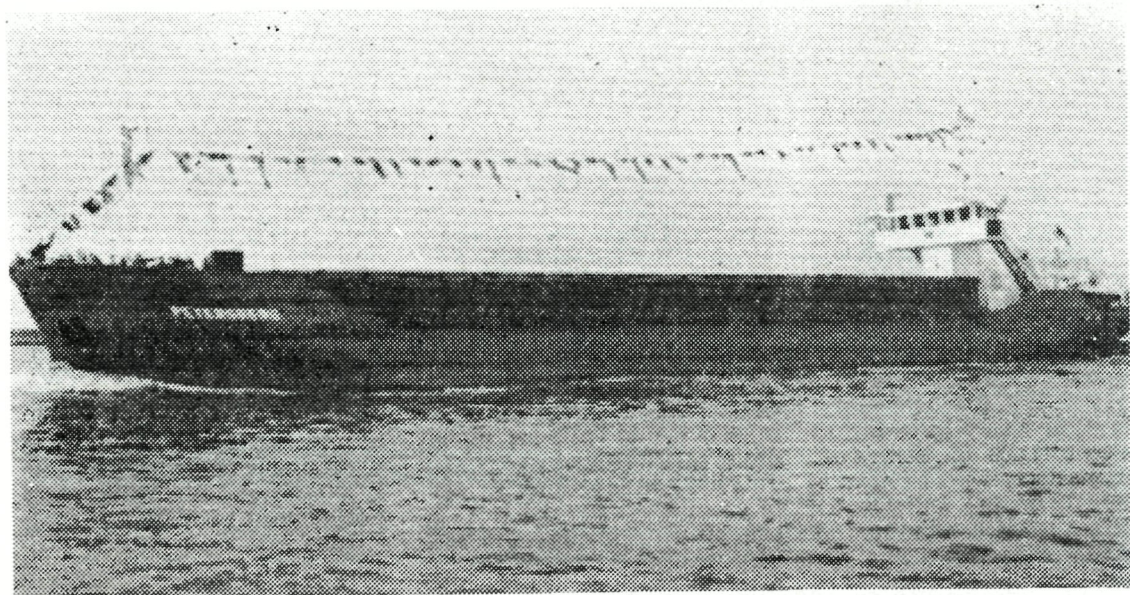


Le «Banya» escorté par une vedette de la marine guinéenne.

La vigoureuse campagne menée par l'Entente européenne pour l'environnement (E.E.E.) qui, en Mai dernier, fit éclater le scandale de l'exportation de déchets dangereux vers les pays les plus pauvres de Tiers-Monde, la prise de position de l'O.U.A. et les législations anti-déchets adoptées dans la plupart des pays concernés auront vraisemblablement pour effet de mettre fin aux abus constatés ces dernières années. Mais il n'y pas de lois, aussi bien faites

soient-elles que des individus sans scrupule n'arrivent à contourner.

Il y aura toujours des cargos poubelles; il en faut car les exportations de déchets dangereux ne sont pas interdites pour autant que les réglementations en vigueur soient respectées. Souhaitons que sur la route des déchets toxiques, l'on rencontre moins de pirates que jusqu'à présent.



Le «MS Petersberg» à la recherche d'un port d'accueil.







## Met P&O worden zakenmensen businesspeople.

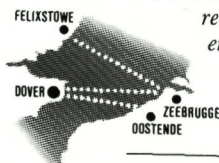
*Voor zakenmensen is elke gewonnen minuut mooi meegenomen.*

*Wie daarom in een minimum van tijd het Kanaal wil oversteken, kiest voor P&O European Ferries.*

*Met de supersnelle Jetfoil Oostende-Dover in 100 minuten. Tot 10 vluchten per dag, met een maximum aan comfort: klokvastе treinaansluiting, ruime parking... Aan boord wordt niets onverlet gelaten om je in alle rust te laten werken of ontspannen.*

*Kan je niet zonder je wagen, neem dan de Car Ferry vanuit Zeebrugge of Oostende. Tot 42 overvaarten per dag. Ook dan begint je zakenreis ontspannen.*

*Neem contact op met P&O European Ferries of met je reisagentschap. En zeg dat er haast bij is.*



*Vraag onze gratis brochure. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Tel. 02/231 1937.*

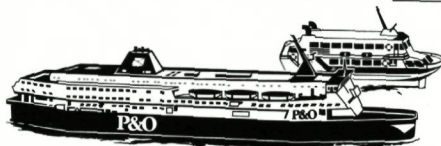
Naam .....

Straat .....

Postnummer .....

Stad .....

NEPT



**P&O**  
European Ferries  
EEN ONDERDEEL VAN DE P&O GROEP

**Waarom het Kanaal overvaren als een cruise kan?**

**Ierland als extraatje: profiteer van het speciale aanbod 'gecombineerd biljet'**



# Maritiem Panorama

Door Henri ROGIE

## De Haven van Oostende in 1988

De eerste cijfers voor het voorbije jaar zijn gekend en hiermee zijn we dan ook in staat een bondig commentaar te geven over de gepresteerde activiteiten alsook een beknopt overzicht te brengen van de voornaamste activiteiten die het havenleven in de Ensorstad hebben getypeerd tijdens 1988.

Voor de RMT-haven betekende 1988 een flinke relance van haar passagiers- en ro/ro-trafiek, te danken aan de sociale conflicten die de autonome Kanaaldiensten van P & O European Ferries lam legden tijdens het eerste semester van het jaar.

Inderdaad, volgens voorlopige schatting zal het globaal cijfer van de vervoerde passagiers zo'n 2 miljoen bedragen, wat circa 8% meer is dan vorig jaar. Alleen de carferries boekten de winst, want de jetfoiltrafiek was met zo'n 3,5% regressief. Ook het commerciële ro/ro-verkeer ging vooruit en haalde een bonus van liefst 20%.

Nochtans werd 1988 geen recordjaar voor de RMT. Sinds haar poolvorming met Townsend-Thoresen en achteraf met P & O Ferries is de trafiek aan boord van de RMT-schepen immers dermate geslonken dat het geleden verlies zomaar in één jaar niet goed te maken is. Wel werd het uitbatingsverlies van 400 miljoen BF ten tijde van Sealink in drie jaar tijd volledig gedelgd, maar de voorziene winst van 102 miljoen voor 1988 zal waarschijnlijk door poolpartner opgeëist worden om het verlies geleden op zijn autonome Kanaaldiensten goed te maken.

Voor de RMT betekende 1988 ook de eerste stap naar het magische dubbeljaar 1992/93. Inderdaad kreeg de Regie begin oktober van de ministerraad toelating om prijsoplossingen te vragen voor de bouw van twee jumbo-ferries resp. te leveren in 1991 en '93. Een maand later waren 4 offertes reeds binnen. Het gaat om carferries van 160 m lang, met een capaciteit van 1.200 passagiers en 100 vrachtwagens 710 personenwagens. Elke eenheid kost zo'n 4 miljard BF en is bestemd om de RMT competitief te houden in de concurrentiestrijd die zal gevoerd worden na de ingebruikneming van de Kanaaltunnel.

Samen met de beslissing van de RMT-vloot te moderniseren denkt Openbare Werken er aan de kaaimuren op de linkeroever van de vaargeul te verstevigen in het vooruitzicht van de verdieping van de voorhaven ten behoeve van de verwachte jumbo-ferries. Hiervoor werd een bedrag van 100 miljoen BF uitgetrokken. Aldus was ook de eerste maatregel getroffen voor de renovatie van de RMT-haven in het perspectief van 1992.

### Handelshaven in het brandpunt van diverse renovatieprojecten

Voor de handelshaven onder stadsvoogdij stond 1988 in het teken van één groot debat over de noodzakelijke herstructureringswerken. De polemieken hieromtrent startten op 29 februari met de bekendmaking van het zogeheten

«Masterplan» ter renovatie van het hele havencomplex. Ontworpen door Openbare Werken, de Stad Oostende en GOM-West-Vlaanderen, voorzag het project de grondige aanpassing van de voorhaven aan jumbo-ferries, alsook de renovatie van de achterhaven ter bevordering van de ro/ro - en andere kusttrafiek. Met dit doel was o.m. gepland de bouw van een 10.000 ton-sluis, de aanleg van een rechtstreekse verbinding E40/De Bolle, en het dempen van Hout- en Vlotdok.

Kostprijs van het hele project: zo'n 6 miljard BF.

Onmiddellijk kwam uit diverse middelen heftige reacties op dit plan. «Contactgroep Kusthavens, een vereniging van managementgerichte personen die ijveren voor de promotie van de Vlaamse kustregio, pakte dan ook uit met de verspreiding met een alternatief geïntegreerd herstructureringsplan voor de Oostendse haven en haar MIDA. Het project was bedoeld als aanvulling, bijsturing en verruiming van het Masterplan. Zo had het ook oog voor de ontplooiing van jacht-, visserij- en luchthaven, alsmede voor de expansie van de havenindustriezone. Voor een betere coördinatie van al deze activiteiten werd de oprichting van een havengemeenschap vooropgesteld.

Dit laatste was reeds op 11 april daaropvolgend een gedane zaak. De v.z.w. «Oostendse Havengemeenschap» was als dan geboren en had tot doel de expansie van de haven en haar diverse activiteiten te bevorderen. De leden van de nieuwe vereniging waren vertegenwoordigers van havenbedrijven geruggesteund door vakspecialisten op gebied van havenmanagement. Onder de activiteiten van de nieuwe vereniging citeren we de oprichting van drie werkgroepen, de contactname met beleidsverantwoordelijken betrokken bij het Oostendse havengebeuren en de organisatie van een eerste symposium.

Dit eerste symposium vond onder grote belangstelling plaats op 9 december jongstleden en had als thema «De Oostendse haven op weg naar 1992». Uit de referaten van diverse werkgroepen kon een synthese gemaakt worden van de positieve elementen vervat in de hierboven geciteerde renovatieprojecten. Samengevat was iedereen het eens over de noodzakelijke modernisering van het havencomplex en zijn MIDA met als prioritaire eis de oprichting van een nieuw en uniform beheersorgaan voor het hele havenareaal.

Uitgezonderd de twee hierboven aangehaalde beslissingen ten voordele van de RMT-haven, bleef de overheid tot nu toe de kat uit de boom kijken wat betreft enige concrete realisatie ter renovatie van het havencomplex en van de handelshaven in het bijzonder. In het perspectief van de grote mutaties die zich vanaf 1993 in het Kanaalverkeer zullen voltrekken in deze houding bijzonder zorgwekkend, temeer daar de Oostendse handelshaven voor 1988 wellicht recordcijfers zal halen met een globale zeegoeederenverkeer van circa 2,3 miljoen ton of zo'n 19% meer dan in 1987.



## Recordcijfers voor de handelshaven

Inderdaad, de cijfers voor de handelshaven komen juist binnen en hieruit blijkt dat 1988 wel degelijk het absoluut recordjaar wordt. Onderstaande cijfers werden verwezenlijkt met 1.345 invarende koopvaardij schepen en eenzelfde aantal uitvarende, met een gezamenlijke BRT van 192.519 ton. T.o.v. 1987 was het aantal aanlegbeurten hiermee met zo'n 7% vermeerderd.

Aanvoer	1.478.511 t.	+ 15%
Afvoer	847.578 t.	+ 28%
Totaal	2.326.089 t.	+ 19%

Dit recordcijfer werd verwezenlijkt dank zij de goede prestaties van de Oostende-Ramsgatlijn van de Schiaffino Ferries. Zij wisten inderdaad het maximum te halen uit de stakingen die de autonome lijnen van de P & O European Ferries lamlegden tijdens het eerste semester van 1988. Hierdoor hadden vrij belangrijke trafiekverschuivingen plaats en kon de rederij een bonus van liefst 26% boeken voor het voorbije jaar. Ook de andere grote aanvoertrafieken haalden winst en zo kon deze vrij merkwaardige balans worden afgedrukt.

Ook de cijfers van de RMT kwamen intussen binnen en hieruit blijkt dat de Regie inderdaad geen recordjaar kent in 1988. Hier volgden deze cijfers:

Passagiers	Aantal	Evolutie
In	1.074.228	+ 7,3%
Uit	1.000.569	+ 8,7%
Totaal	2.095.232	+ 8,1%

We herhalen dat het enkel dank zij de sociale conflicten op de autonome Kanaaldiensten van P & O Ferries is, dat de RMT winst haalde in 1988. Deze winst was vooral merkbaar tijdens het eerste halfjaar om daarna vrij vlug te verminderen en een normale groei ritme te kennen tijdens het laatste kwartaal van dit jaar.

Wat de commerciële ro/ro-transit betreft wijzen de ons bekendgemaakte RMT-cijfers erop dat zo'n 130.000 vrachtwagens en/of trailers worden vervoerd in 1988, wat zoals door ons uitgerekend, 19% meer was dan in 1987.

Voor 1989 verwacht men een verdere normalisatie van de RMT-trafiek, wat wellicht zal leiden tot verliescijfers zoals dit in 1986 en 1987 het geval was. De poolvorming met P & O Ferries zal dus alleen de exploitatiekosten verminderen hebben, maar dit ten koste ook van een drastische vermindering van het personeelsbestand.

## De Vlaamse Zeevisserij in 1988

De jaren 1986 en 1987 waren bepaald gunstig geweest voor de Vlaamse zeevisserijsector. Daarentegen viel 1988 enigszins tegen want het strengere quotabeleid gevoerd door de Europese Commissie had voor gevolg dat de aanlandingen in eigen havens met slechts 2% toenamen en aldus 31.231 ton bereikten. Hun gecumuleerde brutowaarde daalde daarentegen met ruim 11% en bereikte slechts 2,752 miljard BF.

De marktprijzen haalden voor de meeste soorten het peil van vorig jaar, maar die voor tong en schol daalden gevoelig. Dit had een belangrijke weerslag op de totale besomming, in die mate dat het verlies van zo'n 370 miljoen BF (- 11%) beliep.

## De haven van Gent in 1988

De haven van de Arteveldestad wist in 1988 haar positie van tweede nationale haven te handhaven dank zij een globale zeegoederentrafiek van 24,2 miljoen ton. Ten opzichte van het vorige jaar betekende dit cijfer een bevredigend status quo. Nochtans waren deze prestaties de minst goede van 's lands zeehavens wanneer men bedenkt dat Antwerpen, Zeebrugge en Oostende vrij belangrijke winstmarges boekten.

Van de algemene economische relance wist de Gentse haven blijkbaar niet het maximum te kunnen halen.

Meer in detail werden 18,8 miljoen ton goederen aangevoerd aan de Gentse kaden en 5,4 miljoen ton afgevoerd. Dit werd verwezenlijkt door 4.116 aanlegbeurten en evenveel afvaarten. De globale BRT-tonnenmaat van deze schepen beliep 43,2 miljoen ton, hetzij 4,8% meer dan in 1987.

## De haven van Antwerpen in 1988

Voor de Antwerpse haven was 1988 opnieuw een recordjaar zowel voor het aantal binnengelopen zeeschepen als voor de verhandelde goederen. Zo'n 16.700 schepen voeren de haven binnen en zij vertegenwoordigden circa 136 miljoen BRT, wat 6% meer was dan in 1987.

Qua verhandelde goederen bereikte de balans voor 1988 circa 96 miljoen ton, hetzij 7% meer op jaarbasis. Vooral de aan- en afvoer van stukgoederen (ro/ro en containervrachten) zat in de lift. Ook de overslag van papier en papierpulp (+ 25%), ijzer en staalprodukten (+ 16%), vers fruit (+ 6,2%) en rollend materiaal vertoonden zoals procentueel aangegeven een sterk stijgende trend. Meer in detail behaalde de containertrafiek het cijfer van 1.550.000 TEU of 14,5 miljoen ton, wat een aangroei van 8% betekende.

Bij de massagoederen daalde de petroleumtrafiek met zo'n 8% maar steeg de overslag van erts (+ 20%), steenkolen (+ 27%) en granen (+ 30%). Ook het aansluitend trein- en binnenscheepvaartverkeer haalden gunstiger cijfers in 1988. Kortom mag gezegd worden dat de Antwerpse haven maximaal profiteerde van de economische heropleving die zich in de loop van het voorbije jaar manifesteerde.

Wél is het spijtig dat de Antwerpenaars nog altijd niet de nodige parade vonden op de kleinerende houding van de Nederlandse autoriteiten i.v.m. de uitdieping van Westerschelde en de aanleg van het Baalhoekkanaal. Dat Nederland nooit de Antwerpse noden hieromtrent gunstig zullen beantwoorden is al lang heel duidelijk. Nu onze noordburen België nodig hebben voor de aanleg van een rechtstreekse aansluiting op de Kanaaltunnel lijkt het ogenblik gekomen om ze op hun beurt schaakmat te zetten.

Sinds 1969 had er zich geen achteruitgang meer voorgedaan qua behaalde omzetprijs zodat deze onverwachte ommekeer eerder onrustwekkend voorkomt voor de komende jaren. Een troost was de niet gestegen gasolieprijs, wat de exploitatiekosten verder bleef drukken.

## Heilzame quota-ruil maar beperkend moderniseringsbeleid.

Zo de visaanvoer toch lichtjes steeg in 1988 was dit in hoofdzaak te danken aan de quota-ruil met andere landen. Dit had voor gevolg dat het quotum van voor de Belgische vloot belangrijke vissoorten aanzienlijk toenam. Dit was o.m. het geval voor tong, kabeljauw, schol, wijting en kool-



vis. Ook het treffen van speciale maatregelen door de nationale overheid, zoals het vastleggen van het aantal zeedagen, droeg in ruime mate bij tot een goed beheer van de ons toegestane quota. Een en ander had voor gevolg dat praktisch alle vissersschepen tot het einde van het jaar operationeel konden blijven en dat was beslist een positief punt.

Niet alleen de bedrijfsresultaten vielen tegen in 1988. Ook het moderniseringsbeleid van de vloot kwam op de helling. Een drietal beperkende maatregelen kwamen inderdaad van kracht in de loop van het jaar. Een eerste negatieve maatregel betreft het door de EG-commissie opgelegd verbod van de nieuwbouw nog langer te subsidiëren. In het raam van het Belgisch meerjarig oriëntatieprogramma overeenkomstig verordening 4028/86 moet 's lands vissersvloot immers tot 96.000 pk afslanken, wat haar numerieke belangrijkheid met zo'n 12 eenheden zal verminderen tegen 1993.

Voorlopig is alleen vervangingsbouw toegelaten en dan nog onder bepaalde voorwaarden. Zo werd opgelegd dat de vervanging van een schip van meer dan 300 pk slechts mag gebeuren wanneer men zijn motorvermogen met hoogstens 10% opdrijft. Hierbij mag het vermogen van de nieuwe eenheid de 1.200 pk niet overschrijden. Deze tweede beperkende maatregel was niet bepaald gunstig voor de Vlaamse scheepswerven gespecialiseerd in de bouw van vissersvaartuigen. Het is een feit dat de strenge richtlijnen van de Europese Commissie de activiteiten van 's lands scheepswerven langzaam maar zeker ondermijnt.

De derde beperkende maatregel genomen in 1988 was de invoering van het machtigingssysteem. Dit betekent dat alleen de reders houder van een machtiging met hun vaartuig in de communautaire wateren mogen blijven vissen. Dit systeem laat de overheid toe het aantal operationele

vissersvaartuigen onder controle te houden zodat een evenwicht wordt behouden tussen de beschikbare quota en de vangstcapaciteit van de vloot.

### Vervangingsbouw leverde elf nieuwe eenheden in 1988

Al deze restrictieve maatregelen hadden voor gevolg dat de 11 vissersvaartuigen die in 1988 op onze scheepswerven van stapel liepen, in het kader van de vervangingsreglementering werden gebouwd. Zes van die eenheden waren bestemd voor Zeebrugge, vier voor Oostende en één voor Nieuwpoort. Aldus werd de modernisering van onze vloot doorgezet, zij het wel in vertraagd tempo. Met inbegrip van deze elf schepen zijn sedert 1980 zo'n 70 nieuwe eenheden bij ons in de vaart gekomen en dit is beslist ondanks alles toch een positief element.

Ruim één derde van de Belgische visserijvloot is aldus op een tijdspanne van 9 jaar grondig vernieuwd. Deze modernisering kwam vooral Zeebrugge en Nieuwpoort ten goede. Daarentegen bleef Oostende met een verouderde vloot opereren, terwijl de problemen omtrent de vismijnuitbating er verder bleven aanslepen. Ondanks de beperkende maatregelen op EG-vlak zullen Verkeerswezen en Landbouw, samen nu met het Vlaamse Gewest, blijven ijveren om de vloot verder te moderniseren d.m.v. een nieuwe regeling inzake steunverlening aan de vervangingsbouw.

Concluderend kan men stellen dat ondanks een algemene economische heropleving de Belgische zeevisserij het niet zo schitterend deed in 1988. Dit contrasterend beeld was hoofdzakelijk te wijten aan het strenger beleid gevoerd door de Europese Commissie met het oog op een drastische capaciteitsreductie van de vloot. Men weet dat het objectief tegen 1992 moet bereikt worden zodat kan verwacht worden dat de visserijsector nog enkele moeilijke jaren voor de boeg heeft.

## De haven van Zeebrugge in 1988

Voor de haven van Zeebrugge werd 1988 opnieuw een absoluut recordjaar. Voor het eerst werd de kaap van 20 miljoen ton zeegoederentrafiek overschreden. Aldus noteerde de haven een groeivoet van liefst 14%. Hiermee maakt Zeebrugge deel uit van de meest expansieve Westeuropese zeehavens en kan onze Noordzeepoort terugblikken op vijf opeenvolgende groei jaren. De eerste jaarstatistieken luiden als volgt;

Trafieken	Absolute hoeveelheid	Evolutie 87/88
Stukgoed	460.000 t.	+ 25%
Ro/ro	9.370.000 t.	- 2%
Containers	2.890.000 t.	+ 24%
Vloebare bulk	3.370.000 t.	+ 69%
Droge bulk	3.970.000 t.	+ 17%
Totaal	20.060.000 t.	+ 14%

De resultaten van de ro/ro zijn blijkbaar minder gunstig, maar men moet weten dat Zeebrugge veel te lijden had onder de stakingen van de P & O European Ferries. Dank zij een gunstige conjunctuur en de goede service die te Zeebrugge steeds te vinden is, kende het containerverkeer een spectaculaire groei. Ook de nieuwe dienst op West-Afrika droeg hiertoe in ruime mate bij.

Ook de stukgoedsector - vooral hout, vruchten, en aardappelen - was vrij expansief. De bulktrafiek dankte haar expansie aan de nieuwe achterhaven, terwijl de vloebare bulk een hoge vlucht nam aan de LNG-terminal. Kortom, Zeebrugge deed het in 1988 bijzonder goed op alle vlakken.

### De haven van Nieuwpoort in 1988

— De kleine handelshaven van de IJzerstad deed het in 1988 bijzonder goed. Niet minder dan 904.670 ton goederen werden en verhandeld, wat een absoluut recordcijfer betekent. Ten overstaan van 1987 was dit een aanwinst van liefst 65% en vergeleken bij 1983 een bijna verdriedubbeling van de trafiek.

— Alhoewel deze balans vrij bescheiden is in omvang bedraagt ze praktisch de helft van het omzetcijfer dat de Oostendse stadshaven normaal realiseert. Het is dan ook duidelijk dat het zeegoederenverkeer te Nieuwpoort aan belang wint, al blijft het in hoofdzaak beperkt tot de aanvoer van zand- en grintsoorten. Evenwel had in 1988 een zekere diversificatie van de trafiek plaats, want voor het eerst voeren de eerste zeeschepen aan geladen met porfier en hoogovenslakken.

— Zo de aanvoer van zandwinningproducten in 1988 met eventjes 65% toenam was dit te danken aan de betere conjunctuur in de bouwsector. Dit resultaat werd bereikt door 800 aanlegbeurten van zeeschepen aan de terminal van de N.V. Nieuwpoortse Handelsmaatschappij. T.o.v. 1987 was dit 267 aanlegbeurten of 50% meer. Ze leverde aan Nieuwpoort zo'n 5 miljoen BF havenrechten op, hetzij 61% meer dan het jaar voordien.

— Qua visserijactiviteiten boekte Nieuwpoort in 1988 een recordopbrengst met liefst 173,9 miljoen BF. Dit betekende een groeivoet van 0,3%. De aanvoer ging echter fors omhoog en de 2.152 ton aangevoerde vis lag zo'n 5,6% hoger dan in 1987.

— Kortom, een vrij gunstig jaar voor de haven van de IJzerstad en het bewijs dat ook voor kleinere zeehavens een toekomst is weggelegd in de perspectief van 1992.



# Panorama Maritime

Par Henri ROGIE

## L'aspect socio-économique de la rénovation du port d'Ostende.

Les nouveaux développements infrastructurels qui résulteront de la mise en service du tunnel sous la Manche auront inévitablement leur répercussion sur la position socio-économique de la région côtière belge. Tourisme et activités portuaires y sont les pôles de croissance de la vie économique et il importe donc de leur accorder une attention particulière dans la perspective des grandes mutations que nous réserve l'après-1993.

La région de Calais, la plus menacée par l'Eurotunnel, a bien vite compris le problème et s'active actuellement à y adapter son infrastructure portuaire et hôtelière. C'est ainsi que la construction d'un bassin en eau profonde et d'un complexe hôtelier 3 étoiles y est en cours, tandis qu'un imposant «Centre Commercial Européen» sera prochainement réalisé au débouché de l'A 26. Boulogne se verra bientôt reliée au réseau autoroutier du centre de l'Europe via l'E 40, ainsi qu'à celui de l'Espagne et du Midi de la France via l'A 16. Dunkerque réorganise et modernise ses services transmanches et c'est aussi à quoi s'active Zeebrugge actuellement.

Seul Ostende attend encore. Il est vrai qu'il y existe un projet de rénovation portuaire appelé «Masterplan» émanant des Travaux publics, ainsi qu'un projet alternatif de restructuration élaboré par Contactgroep Kusthavens. Aucun des deux projets n'a encore reçu l'approbation du pouvoir central, tandis que les travaux en commission concernant le «Masterplan» ne sont même pas achevés. A propos de ce dernier point, nous nous référons à notre article paru dans le récent NEPTUNUS. Dans cet article, nous mettions aussi l'accent sur la structure démodée du port d'Ostende et sur la nécessité évidente d'y entamer d'urgents travaux de rénovation.

## La justification socio-économique d'une rénovation portuaire.

Du point de vue socio-économique, ces travaux de modernisation sont pleinement justifiés. En effet, la région d'Ostende souffre actuellement d'un sous-développement économique qui entraîne évidemment un taux de chômage élevé. Les causes de cette régression économique sont multiples mais elles se rapportent essentiellement à la baisse d'activité enregistrée dans le secteur portuaire ainsi qu'à la crise latente sévissant dans le secteur de l'emploi.

Pour ce qui est de l'activité portuaire, citons le manque flagrant de diversification dans l'exportation maritime au port de commerce, ainsi que la régression constante de grands trafics de vrac tel que celui de produits chimiques. D'autre part, le trafic ro/ro n'a aucune chance de s'y développer car la RTM garde jalousement son droit de monopole en ce domaine. Quant aux activités de ladite RTM, nous avons assisté ces dernières années à une lente régression du trafic passagers tandis que le fret ro/ro marquait une nette stagnation. Ce n'est qu'avec les grèves aux P&O Ferries que la ligne Ostende-Douvres connut un regain d'activité momentané en ce début d'année.

Quant à la crise dans le secteur de l'emploi, on notera que selon le récent recensement général, le nombre d'emplois par rapport à la population active de l'arrondissement d'Ostende ne s'élève qu'à 79 % exprimé en pourcentage. En 1970, ce taux se chiffrait encore à 88 %. Pour ce qui est du taux de chômage, il s'élevait début 1987 à 18,8 % de la population assurée. Ce chiffre était de 11,7 % pour la Flandre et de 14,7 % pour le Royaume.

Depuis plus d'un siècle, l'économie de la région ostendaise s'est développée autour de son port, et il y va non seulement du secteur des transports maritimes, fluviaux et ferroviaires, mais aussi du tourisme, de la pêche et de la Force navale. Le port est donc le moteur de l'activité économique pour une ville de quelque 70.000 habitants et un arrondissement d'environ 135.000 habitants. Près de 4.000 emplois se rapportent directement ou indirectement au secteur portuaire, non compris la Force navale, la pêche maritime et le tourisme. En conclusion, le port d'Ostende représente environ 1/3 de l'ensemble de l'emploi.

## Le potentiel en valeur ajoutée de la zone portuaire ostendaise.

C'est aussi pour l'aspect socio-économique du problème qu'il convient d'accorder une attention particulière aux possibilités offertes par le MIDA d'Ostende (Maritime Industrial Development Area). Des experts ont calculé qu'environ 1 milliard de FB en valeur ajoutée y est perdu actuellement aussi longtemps que la modernisation du complexe portuaire n'est pas réalisée. C'est surtout le long de l'autoroute que la valeur ajoutée ne cesse de croître. Il importe donc de créer un service communal s'occupant exclusivement de la promotion des terrains industriels situés dans la zone du port et de l'aéroport.

Sur le plan socio-économique, la nécessité d'une rénovation du complexe portuaire d'Ostende est donc pleinement justifiée. De plus, le problème doit être placé dans le contexte de la prochaine réalisation de l'Eurotunnel. Il y va de la sauvegarde des intérêts d'Ostende dans le trafic maritime transmanche. Celui-ci ne cesse de se développer en importance et la situation d'Ostende par rapport à la côte Est de l'Angleterre est de nature à lui attribuer une bonne part du trafic qui se fera encore par voie maritime. Pour cela, il faudrait évidemment créer de nouvelles liaisons avec d'autres ports britanniques et pourquoi pas avec les pays scandinave.

Mais avant toute chose, il faudrait parvenir à une unité de gestion pour l'ensemble du complexe portuaire. Port de commerce sous tutelle communale, et port RTM géré par l'Etat devraient parvenir à s'entendre au sein d'une «Havenschap» dont la création est préconisée depuis longtemps déjà. La RTM devrait retrouver son autonomie opérationnelle et financière et coopérer avec les armements opérant à partir du port de commerce rénové. Seule une gestion intégrée pourrait parvenir à ce résultat et c'est ce à quoi il faudrait oeuvrer maintenant tout en entreprenant sans plus tarder les travaux de rénovation indispensables.



# De ontwikkeling van de Maritieme Communicatie en de Filatelie

Door Oppermeester A. JACOBS

Omstreeks 1900 was er een wereldwijd telegraafstelsel, maar de scheepvaart moest het nog zonder communicatie doen.

Er was een draadloze revolutie nodig om het isolement van de zeeman te doorbreken. De huidige generatie zeelieden die gebruik maken van de maritieme elektronica hebben nauwelijks weet van de strijd en de moed van hun vroegere kollega's die tijdens lange reizen bij gebrek aan communicatie en plaatsbepaling geen idee hadden waar ze weer land in zicht zouden krijgen. Hij wist vaak niet waar hij zich op aarde bevond, laat staan dat vrouw, kinderen of de eigenaar van het schip dit zouden weten.

Zeevarenden hebben in de loop der jaren ervaren hoe de telegrafie en de telefonie de eenzaamheid van schip en bemanning konden doorbreken. Ontelbaren werden gered door de internationale taal van Samuel Morse. Dankzij morsecodes, waaronder het S.O.S., die gebruikt werden door schepen in nood en uitgezonden in CW (continuous Wave), werden ontelbare zeelui gered. Het Morsetijdperk is nu nog niet voorbij, maar toch wordt er voor de verbindingen tussen de schepen steeds minder gebruik gemaakt van de morse-telegrafie doordat de verbindingen via satelliet (SATCOM) steeds meer terrein winnen. Hoog tijd dus om een aantal feiten op papier te zetten.

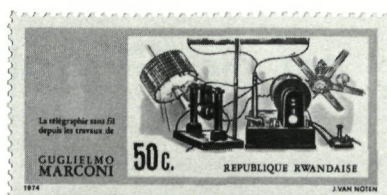
Omstreeks 1860 was de wereld omgeven door een volwaardig net van telegraafdraden, ook waren de eerste overzeese telegraafkabels toen reeds gelegd. Onbegrijpelijk eigenlijk dat de ontwikkelingen die aan de wal hadden plaatsgevonden op het gebied van de communicatie hun weg naar zee nog niet gevonden hadden. Wel kon men het passeren van een schip via meld- of uitkijkposten over de landlijnen doorgeven, maar eens het schip vertrokken was het met de communicatie gedaan. Iemand die niet ongevoelig was voor dit probleem was de jonge Italiaan Guglielmo Marconi. Hij was het die het in 1901 voor mekaar bracht via een uiteraard draadloze verbinding drie punten, vanuit Engeland in morseschrift verzonden, te ontvangen op Signal Hill, Canada. Zijn ambitie om grote stukken water per radio te overbruggen maakte hem tot stamvader van de komende scheepstelegrafisten. Als blijvende hulde werden deze dan ook marconisten genoemd. Als gevolg van Marconi's prestatie deed de radio zijn intrede aan boord van de schepen. Het SOS sein spreekt wel het meest tot de verbeelding maar men mag toch niet vergeten dat ook de andere berichten van onschatbare waarde bleken te zijn voor reders, zakenlui of familieleden. Morse en Marconi werden synoniem voor maritieme communicatie. In ongeveer tachtig jaar ging de ontwikkeling via de vonkzenders van het eerste uur, langs de eerste lampenzenders en de





coherer-ontvangers naar de toestellen met digitale frequentie-aanduidingen. Een evolutie van 15Hz naar 15 GHZ en verder. Radioelektronica werd een vast marietm gegeven.

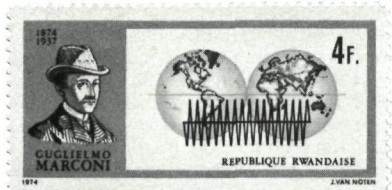
Het was Heinrich Rudolph.



Yv. 588



Yv. 586



Yv. 589



Yv. 587

Herz, die in 1892 voor het eerst apparaten maakte waarmee hij elektromagnetische straling opwekte welke krachtiger was dan die van Maxwell. Hij maakte gebruik van zeer korte golven van ongeveer 60 cm lang en kon deze met afstemapparatuur uitzenden tot op een afstand van ongeveer 5,5 km. Daar men niet beter wist en men een bruikbare draadtelegrafie en- telefonie had was men niet geneigd om meteen deze nieuwe visie in de praktijk om te zetten. Het was Marconi die deze gedachtengang doorbrak door aan te tonen dat de radiogolven als grondgolf het oppervlakte van de aarde volgden.

De zender van Hertz was een vonkenzender. Vonkenzenders hebben het als noodzender aan boord van de schepen tot in 1960 gehouden omdat ze een brede band hadden die iedereen hoorde. De naam «SPARKS» wordt nog steeds gebruikt om de marconist of radio-officier aan te duiden. Eigenlijk mogen we Hertz beschouwen als de grondlegger van de praktische radioverbindingen.

In 1894 gaf Sir Oliver Lodge een lezing over het werk van Herz en demonstreerde daarbij zelf hoe een signaal over een afstand van 130 meter kon worden overgebracht. Hij vroeg geen patent aan, Marconi deed dit wel.



Yv. 688



Reacties op deze lezing bleven niet uit: In Rusland had Alexander Popov het werk van Lodge gelezen en hield in 1895 een lezing over dit onderwerp. In de Sovjetunie wordt Popov overigens beschouwd als de uitvinder van de Radio. In combinatie met een morseschrijver registreerde hij onweders en verbeterde de coherer zodat hij geschikt werd voor de radiotelegrafie. De coherer was een detector van radiogolven, ontwikkeld door de Fransman Eduard Branly, waardoor deze in Frankrijk dan weer wordt aanzien als de «Inventeur de la Telegraphie sans Fil».

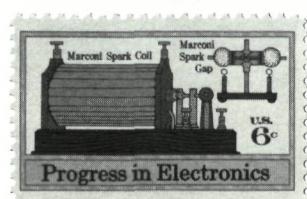
Men begon toen al hoofdtelefoons te gebruiken maar o.a. de Britse Admiraliteit aarzelde om de totale ontvangst te laten afhangen van de oren van één man en verkoos een schrijvend systeem waardoor anderen de boodschap nog eens konden controleren. Op die manier remde de Admiraliteit de modernisering af daar er nog geen toestellen waren die gevoeliger reageerden dan het menselijk oor. De pioniers waren fanatici, de ontwikkelingen gebeurden in een tijd van internationale rivaliteit tussen de landen onderling. Wie moest men dienen: de wetenschap, het vaderland, of het winstprincipe?



Yv. 203

Ook Marconi ontsnapt niet aan dit dualisme: op zeker ogenblik zal ook hij «zijn» stations verbieden te werken met Franse en Duitse radiosystemen. Een wetenschappelijk, politiek en economisch uitzichtloze situatie gezien in het licht van een internationale behoefte aan communicatie.

Iedereen is het erover eens dat Marconi de grote kracht op het gebied van de praktische toepassing van elektromagnetische golven is geweest.



Ook deed Marconi wat ontwikkelingswerk aan de coherer en bouwde een apparaat waarmee de symbolen konden worden opgetekend. Hij had de eerste werkende radiotelegraaf gemaakt. Verder bewees hij dat nacht en mist



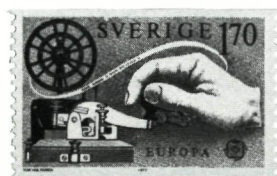


geen obstakels voor de radio zijn, en wat vooral belangrijk was, dat de draadwijdte boven zee groter was dan over land.

Daar hij in Italië onvoldoende gehoor kreeg voor zijn uitvinding trok hij ermee naar Engeland en in 1896 wist hij de aandacht van de toenmalige grote baas van de Engelse PTT op zijn uitvinding te vestigen. Niet alleen geleerden en militairen zagen het nut van de elektromagnetische golven in maar ook het grote publiek bleek sterk geïnteresseerd. Eindelijk was men onafhankelijk geworden van kabels. Weliswaar zag men nog niet onmiddellijk de volledige draagwijdte hiervan in.

De Amerikaan Towsend concludeerde:

Maxwell en Crookes kwamen met de theorie van elektrische trillingen door ladingen opgewekt. Herz beschreef deze trillingen en wekte ze ook op. Lodge en Popov ontwierpen apparatuur, maar Marconi ontdekte dat deze trillingen konden worden overgebracht.»



Intussen zocht Marconi met zijn technici naar verbetering van de ontwikkelde technieken, maar radio op zee moest zichzelf nog bewijzen. Het lichtschip «East Goodwin» was het eerste schip dat door Marconi met radio werd uitgerust. In de Oostzee werden een aantal vissers gered toen door middel van radio een ijsbreker kon worden opgeroepen die hulp kon bieden. Het eerste commercieel vaartuig dat met radio werd uitgerust was de Duitse liner Kaiser Wilhelm der Grosse, een Blauwe- Wimpeljager. Vervolgens werd het lichtschip Borkum eveneens met radio uitgerust. Gelukkig maar, want toen het door verlies van zijn beide ankers op de kust dreigde te lopen werd het door zijn eigen radiobERICHTGEVING gered.

Al in november 1900 werd de Belgische veerboot Princesse Clementine met radio uitgerust, en gevolgd door een kuststation dat later Oostende radio zou worden. Om een idee te krijgen van het model en de omvang van een seinsleutel kan men deze vergelijken met een bierkraan van een oude tapkast. Hij woog ongeveer 1 kg. Er werd geseind met een gemiddelde snelheid van 10 woorden per minuut. Onnodig te zeggen dat de marconist na het zenden van een bericht pijnlijke handen had en zeer vermoeid was.

In 1901 vond tussen twee Cunard-schepen een radioberechting plaats die aan de basis lag van het Ice Reporting System: Captain Walker van de Lucania wilde

graag van zijn collega MacKay van de Carmania weten of er ijs op de route was gesignaleerd... Het antwoord was nee.

Een van de meest tot de verbeelding sprekende feiten was de ramp met de Titanic waarbij 793 mensenlevens verloren gingen maar, waarbij dank zij de radio en de koelbloedigheid van de telegrafist van de Titanic Jack Philips, die trouwens met het schip ten onder ging, toch nog 710 overlevenden konden worden opgepikt.

De Times schreef: «Zonder de radio zouden wij zelfs helemaal geen weet van de ramp hebben gehad totdat een toevallig passerend schip sloepen met drenkelingen zou hebben aangetroffen. De Titanic was in staat 300 mijl of meer rondom haar verbinding te zoeken. Vooraanstaande naties stelden regels in voor het voortdurend uitluisteren tijdens de vaart op zee.



De eerste radioconferentie vond plaats in 1906 waarbij de frequenties voor de scheepvaart werden vastgelegd terwijl ook taken en tarieven werden berekend in goudfrank. In 1912 waren al 3750 schepen en 480 kuststations met radio uitgerust.

Wereldoorlog I zou men kunnen beschouwen als de radio-oorlog.



Gedurende deze oorlog ontwikkelde de radiotechniek zich zeer snel. Grote aantallen radiotechnici en radiotelegrafisten werden door de strijdkrachten van de oorlogvoerende landen opgeleid. Inderdaad speelde de radio een beslissende rol. Duitsland, Engeland en de andere landen hadden een belangrijk radioverkeer met hun koloniën. Elk land was in de gelegenheid zijn schepen en koloniën te waar- schuwen voor de gevaren die op komst waren.

De Britten besloten het Duitse communicatiesysteem te vernietigen en de HMS Astraea vernietigde met kanonvuur de Duitse zender te Dar-Es-Salaam; HMS Minotaur deed hetzelfde met het station op Yap. De Duitse zenders Kamina, Rabaul, Duala, Tsingtau en Windhoek moesten er allemaal aan geloven, zodat de Duitse raiders volledig op zichzelf aangewezen waren. Via radioberichten werden de meeste raiders ontdekt. Radioberichtgeving en af luisteren van berichten werden een wetenschap. Radio-intelligence was een feit. Zonder de Britse radiopeildienst zou de slag bij Jutland nooit hebben plaats gehad. De radio was geëvolueerd tot een onmisbare richtingzoeker en de Duitse marine kon geen manoeuvres meer uitvoeren zonder dat de Engelsen het wisten. De Britten namen een totale radiostilte in acht, terwijl de Duitsers dit veel minder deden. In deze oorlogsperiode werden honderden door middel van de radio gered of er juist door vernietigd.

Communicatie wal-schip is een meerzijdige zaak en men mag het belang van een goed kuststation niet onderschatten, zoals uit honderden noodgevallen is gebleken. Een dag en nacht bezet kuststation vormt een essentiële schakel in de verbinding schip-wal en omgekeerd. Het uitzenden van tijdseninen, pers- en weerberichten en navigatie- waarschuwingen kwam in zwang.

Letterlijk en figuurlijk was het woord vanaf 1906 aan de telefonie; het volstond ongedempte golven te gebruiken en anders te moduleren. Eerst werden pogingen gedaan om de vonkzenders te moduleren maar het versterken van de vonken leverde moeilijkheden op en de transmissie werd totaal bedorven door ruis. De Eerste Wereldoorlog maakte voorlopig een einde aan deze ontwikkeling alhoewel

reeds in 1915 een transatlantische proef met telefonie werd uitgevoerd.

Ook de radionavigatie had een grote vlucht genomen. Radiobakens werden geënt op bestaande vuurtorens, vuurschepen of markante landpunten. Radio werd via de richtingzoeker een verlengstuk van de kijker; een welkome aanvulling voor de astronomische plaatsbepaling. Toevallig ontdekte men dat zeer lange golven bruikbaar waren voor de communicatie met onderwater varende duikboten. De Asdic is in feite een echolood dat een horizontaal vlak aftast naar wat zich onder water bevindt. Hierna werd ook de Radio Detection An Ranging, (RADAR) een feit.

Dit is het ontdekken en vaststellen van de afstand door middel van radio.

Ondertussen hadden de Amerikanen een SONAR ontwikkeld: Sound Navigation And Ranging, navigatie en afstands-bepaling door middel van geluidsgolven. Militaire toepassingen gaven in dit gebied de toon aan. Maar het duurde niet lang of op de vissersboten werd van deze ontwikkelingen gebruik gemaakt. De vissers gooiden hun netten daar uit waar de witte echo's op hun stroken papier VIS betekenden.

Het elektronisch vissen was uitgevonden. Ook de Radar werd gemeengoed op de niet- militaire schepen.

We zijn dan in het satelliettijdperk getreden en we schrijven 1969 als de Amerikanen SATNAV, satellietnavigatie voor civiel gebruik in werking stellen. Onmiddellijk razend populair en onwaarschijnlijk operationeel. De nauwkeurigheid van alle hyperbolische plaatsbepalingssystemen hangt net als bij radiopeilingen af van de plaats waar het vaartuig zich bevindt ten opzichte van de zenders. Andere systemen werden ontwikkeld en steeds maar verbeterd zodat systemen zoals TORAN EN SYLEDIS (Système de Mesure de Distances) het licht zagen.

Navstar is het systeem dat waarschijnlijk alle bestaande systemen naar de schroothoop zal verwijzen. Wij moeten ons voorbereiden op driedimensionele positiebepaling vanuit de ruimte.





# Short data card of the BE - N C S O (R) Division

Saint Bernard du Spuikom.

Curieusement, des 3 divisions de réserve dont dispose la Force Navale, seules les activités de deux d'entre elles semblent une évidence pour d'aucun. Il s'agit de celles déployées par la DIV - MCM (ex- Squad 218.2) - dont la plupart des prestations et rappels se déroulent à bord de dragueurs / chasseurs de mines - et par la DIV-MAR (R), la Division Infanterie de Marine, qui est chargée dans le cadre de la D.M.T. (Défense Militaire du Territoire), d'assurer la défense des installations propres à la ZMFN. Quant à la 3è, la DIV - N C S O (R), il n'y a apparemment que quelques initiés qui connaissent ses missions et objectifs.

Mentionnons donc tout d'abord, que l'abréviation anglaise N C S O signifie «NAVAL CONTROL of SHIPPING ORGANIZATION», l'Organisation du Contrôle Naval de la Marine Marchande. Le concept «CONTROL» devant être compris dans son sens anglo-saxon de «supervision».

Et que si les tâches qui incombent à cette division de réserve paraissent peu spectaculaires dans leur exécution, elles n'en demeurent pas moins indispensables.

En effet, en toutes circonstances, le transport maritime est un élément essentiel pour l'économie d'un pays, pour l'approvisionnement des populations. Vecteur de la production industrielle, il est le moyen de transport par excellence des matières pondéreuses. Il est donc évident qu'en période de tension, la libre utilisation des voies navigables, l'intégrité de mouvement de la flotte marchande et la sécurité de navigation restent des facteurs vitaux et le soucis majeur de tout gouvernement.

C'est pour répondre à cette nécessité, que fut créée en 1975, en collaboration avec les autres partenaires de l'O.T.A.N., la BE-Division N C S O (R).

Composée exclusivement (jusqu'à présent!) d'officiers de réserve recrutés parmi les 3 spécialités (Pont, Technique et Services) ses objectifs sont définis comme suit:

- la quête et la transmission d'informations relatives aux mouvements de la flotte marchande et des navires de grande pêche. Tous renseignements destinés à être intégrés aux impératifs des opérations militaires,
- le routage des bâtiments de commerce et leur protection «passive», en conseillant par ex., des itinéraires alternatifs, évitant en cela des zones maritimes à hauts risques (MERZONES).

- l'organisation de convois proprement dits; c-à-d. la mise en place en mer, d'un groupe de navires de commerce qui, placés sous protection militaire, se rendent de conserve vers un port allié pour y débarquer vivres et maté-

riels destinés aux populations et/ou Forces Armées engagées au combat.

— De plus, les officiers N C S assurent aussi la coordination et la liaison entre les autorités militaires et civiles pour optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires et autres.

Il va de soi, qu'à l'instar des autres divisions de réserve, la D I V - N C S O (R) organise également des exercices et rappels. Pour recycler et entraîner constamment ses officiers et pour former de façon permanente ses «jeunes recrues».

Parmi les multiples activités annuelles, citons outre les journées «d' instructions théoriques», les «Boarding Week-ends» organisés en collaboration avec les P & O Ferries, R.M.T. et autres North Sea Ferries.

Pendant 2 jours, chaque participant a ainsi l'occasion de se rendre à bord de différents navires, d'y rencontrer les Masters et d'y développer «life», les diverses procédures et fonctions requises par le Naval Control.

Exercices dynamiques, destinés à être intégrés ultérieurement dans des concepts plus larges tels que SNOWHITE par exemple.

Ce dernier est un exercice N C S O national, organisé chaque année en novembre, et auquel participèrent en 1988, plus de 35 officiers, dont de nouvelles recrues!

Pendant plus de 48 heures, au cours desquelles la tension (internationale) et la fréquence des incidents (simulés) va croissante, ceux-ci animèrent un scénario consistant à suivre sans relâche, l'évolution des mouvements de navires dans différents ports (Antwerpen, Gent, Oostende et Zeebrugge) et déterminer à tous moments ceux qui sont disponibles, consignés, empêchés, stand by, etc. Tout cela selon des procédures assez complexes, faut-il le dire!

Le but étant ici d'entraîner et familiariser tous les participants aux procédures V N C S-1 et V N C S-2 (Voluntary Naval Control of Shipping) et FULL N C S. Et de tester par la même occasion, l'efficacité et le rendement de certains programmes P.C., voire à les comparer avec des «manipulations manuelles».

A n'ent point douter, opérationnaliser idéalement cet outil essentiel requiert des qualités et prestations particulières. Certes. Mais tous au sein du N C S O (R) s'accordent pour dire combien leurs activités sont instructives et passionnantes.





Le transport maritime; un élément essentiel.

Procédures complexes, mais combien passionnantes!







L'informatique; une nécessité.

Et comme il fut récemment constaté que même au sein de la Force Navale certains étaient peu (ou mal) informés des spécificités des divisions de réserve en général, et de la DIV - N C S O en particulier, les responsables de cette dernière innovèrent en matière de promotion.

En accord avec ZS, ils réalisèrent une «Slide & Sound Presentation» pour illustrer à un plus large public, de manière vivante, leur division, ses objectifs, ses missions et ses hommes. Bref sa raison d'être!

Programme audio-visuel (25 min.) qui fut présenté à diver-

ses reprises déjà, e.a. à COMINAV et en octobre dernier, lors d'une journée Info-N C S O (R) organisée à Zeebrugge. Plus de 40 jeunes officiers de réserve y participèrent et plusieurs d'entre eux rejoignirent la division quelques semaines plus tard, pour participer activement à SNOWHITE '88.

Voilà assurément de riches et prometteuses initiatives. Et quelle prodigieuse émulation pour la Force Navale toute entière...



## Hernieuw «NU» Uw abonnement!

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van het tijdschrift of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.

DIT IS HET «**LAATSTE**» NUMMER VAN DE 33e JAARGANG.





# BOELWERF N.V.

NIEUWBOUW  
VAN  
ZEESCHEPEN

SCHEEPS-  
OMBOUW

ZWARE  
METAAL  
KONSTRUKTIES



**B-2690 TEMSE/2710 HOBOKEN**

**Telex 31140 • Tel. 03/710.71.11 • Fax 03/771.49.72**



# CMB



# De Familie Koekkoek

Door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

De naam van deze «kunstenarsdynastie» klinkt in de wereld van de kunsthandel al meer dan 150 jaar als een (koekkoeks-)klok. Laten we maar stellen dat ze tot de «top-tien» behoort bij amateurs van Romantische 19e-eeuwse landschaps- en marineschilderkunst.

Maar de ene KOEKKOEK is de andere niet: 15 Nederlandse meesters uit vorige eeuw met die naam staan gerepertoriëerd bij P. SCHEEN in diens «Lexicon Nederlandse Beeldende Kunstenaars 1750-1880»! Vaders, broers, zonen, dochters, tanten, neven, kleinkinderen, ooms... Een onoverzichtelijk kluwen.

De meest gekende is Barend-Cornelis, de landschapsschilder.

Zijn werk scoort ronduit astronomische bedragen.

In de optiek van onze artikelenreeks interesseren ons hier echter vooral Gerardus-Johannes, Hermanus, Hermanus Jr., Johannes-Hermanus & Johannes-Hermanus-Barend, Johannes die allen de marine al dan niet als exclusieve specialiteit hadden.

Het is vanzelfsprekend dat er in de kunsthandel al decennia langs de grootste verwarring bestaat nopens de vraag «wat is hier van wie?». En zonder P. SCHEEN erbij komt men er ook niet gemakkelijk uit.

Dan spreken we nog niet van de vele vervalsingen gaande van stuntelig tot geraffineerd. Bij dit laatste rekenen we ook het werk van andere verdienstelijke meesters die van een valse KOEKKOEK-signatuur werden voorzien omwille van de mogelijke mééropbrengst. De «naam» nietwaar!

## 1. Johannes-Hermanus Koekkoek

° Veere, 17 augustus 1778

+ Amsterdam, 9 januari 1851

De «peetvader» van het schildersgeslacht KOEKKOEK. Te Middelburg werd hij opgeleid tot behangselschilder (papier-peint) bij Th. GAAL.

Door zelfstudie kwam hij tot het schilderen van marines, zeeën, stranden, riviermondingen, havenhoofden, schipbreuken...

In 1826 verliet hij Middelburg voor Durgerdam.

In 1833 kwam hij te Amsterdam wonen.

Johannes-Hermanus KOEKKOEK is ruim vertegenwoordigd in Nederlandse publieke collecties:

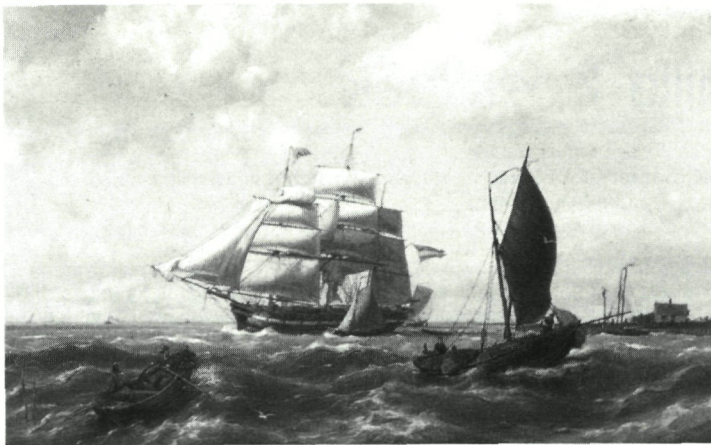
Amsterdam, Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum & Rijksprentenkabinet

Dordrechts, Museum Simon van Gijn  
Groningen, Groninger Museum

Hermanus Koekkoek, 57 x 41 cm.







Jan H.B. Koekkoek, 42,5 x 66,7. Doek.

Leeuwarden, Fries Genootschap  
Middelburg, Gemeentesecretarie («Het graven van de  
Nieuwe Haven - 1816) & Zeeuws Museum  
Otterlo, Museum Kröller-Müller  
Rotterdam, Museum Boymans van Beuningen

## 2. Johannes Koekkoek

° Middelburg, 8 december 1811  
+ Breda, 28 april 1831

De 2° generatie; zoon van Johannes-Hermanus  
KOEKKOEK (1), wiens leerling hij was.  
In het Salon 1830 te Amsterdam exposeerde hij een «Stil  
water met schepen»  
Uiterst korte carrière; werken zeer zeldzaam.

## 3. Hermanus Koekkoek

° Middelburg, 13 maart 1815  
+ Haarlem, 5 november 1882

Ook de 2° generatie; zoon en leerling van Johannes-  
Hermanus KOEKKOEK (1) en jongere broer van Johannes  
KOEKKOEK (2)  
Net als de rest van zijn familieleden weining honkvaste per-  
soonlijkheid:

tot 1832 te Durgerdam woonachtig,  
tot 1834 te Amsterdam,  
weer te Durgerdam tot 1836,  
terug in Amsterdam tot 1857,  
dan Nieuwer-Amstel tot 1873,  
opnieuw Amsterdam tot 1882 en dan nog heel eventjes  
Haarlem.

Schilderde, tekende en lithografeerde tal van zee- en ri-  
viergezichten, schipbreuken, Zuiderzeetaferelen.  
Van 1832 tot 1881 was hij present in de kunstsalons van  
Amsterdam, Den Haag en Rotterdam.

## 4. Hermanus KOEKKOEK junior

° Amsterdam, 8 december 1836  
+ London, mei/juni 1909

De 3° generatie; zoon van Hermanus KOEKKOEK (3),  
wiens leerling hij was.  
Productief schilder van zeegezichten; vestigde zich in 1869  
definitief te London waar hij ook kunsthandaar was.  
Te London schilderde hij blijkbaar onder pseudoniem: J.  
VAN COUVER of wellicht nog L. VAN STRAATEN.

Tussen 1853 en 1888 vinden we hem als exposant in de

Salons van Amsterdam, Den Haag, Leeuwarden en Rot-  
terdam.

Enkele titels: «Het eiland Jersey», «Een frisse koelte in  
het Engels Kanaal», «Buiige dag - Cap Lizard», «Lady's  
Rats - Oostelijk van Jersey», «Kof wachtende op een loods  
bij onstuimig weer - Kijkduin» en tal van niet nader gespe-  
cificeerde «Woelige en kalme waters».

Musea: ENSCHEDE, Stichting Edwina van Heek.

## 5. Johannes-Hermanus-Barend KOEKKOEK

° Amsterdam, 6 juli 1840  
+ Hilversum, 24 januari 1912

De 3° Generatie;  
Ontving zijn opleiding bij zijn vader, Hermanus (3).  
Woonde te Amsterdam tot 1859, dan te Nieuwer-Amstel  
tot 1864 tenslotte te Hilversum.

We vinden hem van 1858 tot 1899 terug in de Nederland-  
se Salons. Een greep uit zijn titels: «Strand na een storm»,  
«Woelige zee bij Egmond», «Stil water te Katwijk», «Schip-  
breuk bij Needles - Engeland», «Schelpenkar in de dui-  
nen», «Strand te Zandvoort met schelpenkar», «Op de  
maas voor Rotterdam», «Kampen aan de IJssel».

Van J.H.B. KOEKKOEK beelden we hier een marine af met  
koopvaardischip, vissersboot en roeibootje, tafereel voor  
een niet nader gedefiniëerde Nederlandse kuststrook.

## 6. Gerardus-Johannes Koekkoek

° Hilversum, 27 mei 1871  
+ Hilversum, 12 Juli 1896

De 4° generatie  
Zoon van Johannes-Hermanus-Barend KOEKKOEK (5),  
wiens leerling hij was. Hij studeerde ook bij H.W. JANSEN  
en P. DUPONT.

Hij schilderde zowel lanschappen als marines. Hij maak-  
te ook tekeningen, etsen en litho's met dezelfde onderwer-  
pen.

Zijn werk signeerde hij Gerard J. KOEKKOEK of Gerard  
KOEKKOEK.

Enkele van zijn titels: «Scheepswerf te Rotterdam», «Uit-  
zeilen van de Scheveningse vissersvloot»,  
«Slecht weer bij Hoek van Holland»,  
«Bui op de Schelde te Vlissingen», «Op zee voor Delf-  
zijl», «Gezicht op Veere», «De haven van Vlissingen».



# Maritieme Musea. Even kennismaken met...

## Town Docks Museum

te Kingston upon Hull

Door Oppermeester (i.r.) J.B. Dreesen

Zo af en toe wil je het wel eens anders. In plaats van de klassieke trip naar Dover, Canterbury en Londen, verlegden we onze reisroute naar het noorden en trokken, met de North Sea Ferries vanuit Zeebrugge voor een 5 dagen / 4 nachten-trip naar YORK en HULL. York was me onbekend, maar Hull meende ik me nog te herinneren van toen we, voor een dertigtal jaren, op een memorabele reis met de «oude» Lecointe de bemanning van de Demoor naar deze havenstad opbrachten.

Onze reis werd een ware revelatie. Eerst en vooral was de dubbele nachtreis aan boord van de North Sea Ferries een waar genoegen. Het comfort aan boord was uitstekend. Ondanks het novemberweer met een zeven tot acht Beaufort, had niemand in ons gezelschap last van de zeegang. De voeding was royaal en het slaapcomfort uitstekend.

York is een prachtige stad met een onvermoede veelheid aan bezienswaardigheden, die stuk voor stuk, een verplaatsing waard zijn. Het sfeervolle oude York, York Minster, de 5-km lange wallen, het Yorvik Viking Centre, het Castle Folk Museum, het National Railway Museum zijn de voorname van de vele bezienswaardigheden die deze stad biedt. Het belangrijkste is echter dat 1900 jaar Engelse geschiedenis bijeenzit in een stadje dat niet groter is dan het oude Oostende, begrensd door de Serruyslaan, de Vindictivelaan en de Kaai.

Het Town Docks Museum gezien vanaf Queen Victoria Square.



Als maritieme museum-freak had ik de laatste dag voorbehouden voor een korte wandeling in Hull-stad en een uitgebreid bezoek aan het Maritiem Museum.

Met zijn 300.000 inwoners is Hull een vooraanstaande, industriële en commerciële stad, een grote zeehaven en een belangrijk research- en studiecentrum met een universiteit en colleges voor hoger onderwijs. Vandaag fungeert, Hull als het belangrijkste centrum voor ongeveer 850.000 mensen die aan beide oevers van de brede riviermond van de Humber wonen.

De beroemde Humberbrug, wiens centrale boogspanning de langste is van alle boogbruggen in de wereld, verbindt beide oevers.

Op de korte stadswandeling noteerde ik dat de oude stadsdokken gebruikt worden als marina's.

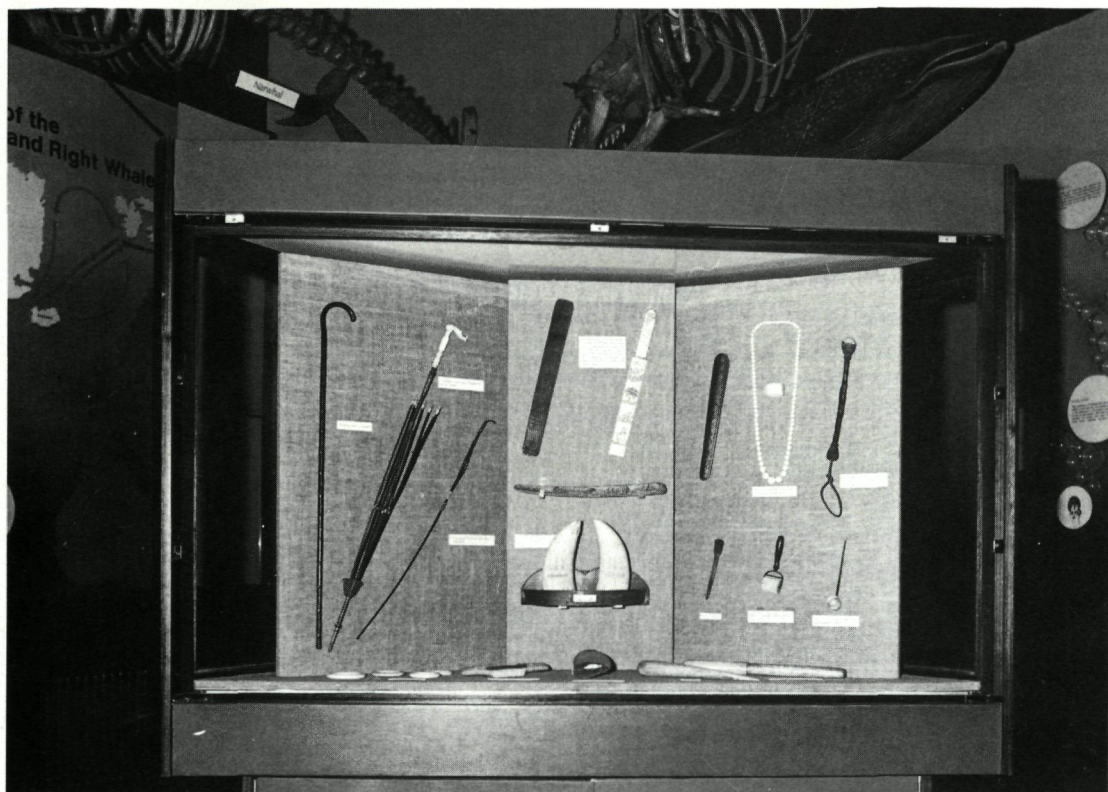
De oude dokgebouwen worden na aanpassing en restauratie tot een maritiem centrum uitgebouwd waar de jachtlui, en andere bezoekers, winkels, pubs, restaurants en dies meer tot hun beschikking krijgen. Vermits men te Oostende, in het kader van het Masterplan voor de haven, eraan denkt de handelsdokken op te vullen, ware het misschien nuttig dat onze stedelijke bewindslieden ook eens naar Hull reizen.

Mijn belangrijkste doel was echter het Maritiem Museum dat ondergebracht is in het bekendste en fraaiste gebouw van Hull, het DOCK OFFICE. Gebouwd tussen 1868 en 1871 is het architecturaal een van de meest originele en geslaagde gebouwen, van de stad.

Het museum bestaat uit zes afdelingen, gespreid over het gelijkvloers en de eerste verdieping. Op het gelijkvloers wordt het geheel aangevuld met een boekwinkeltje en een «coffeeshop».

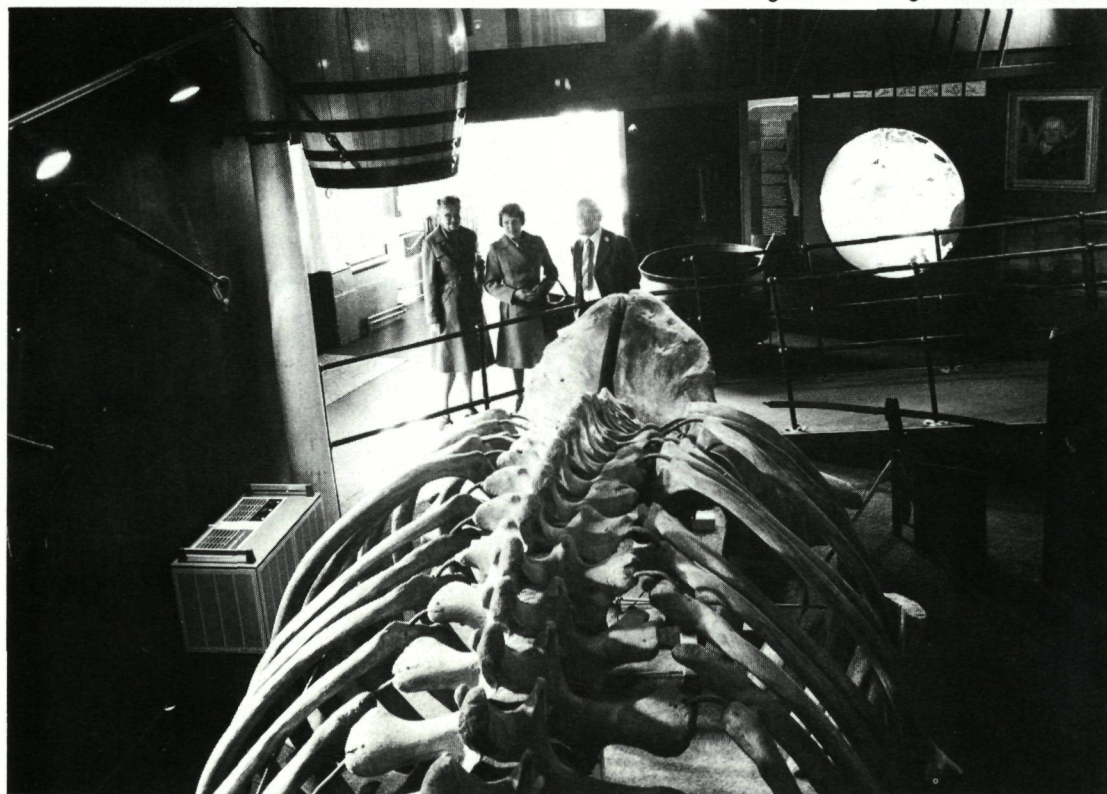
De eerste sectie - VISSERIJ - geeft een overzicht van Hull als vissershaven. Aan de hand van een uitgebreide selectie materiaal krijgt de bezoeker een overzicht van de evolutie in de lokale visserijmethoden, van de vroegste tijden tot op heden. Een reeks maketten geeft de evolutie weer van het vissersvaartuig, van de oudste vissersschuit tot de jongste hekreiler. De huidige complexiteit van visserijbedrijf wordt geïllustreerd door een set met de elektronische uitrusting die men aan boord van een modern vissersvaartuig aantreft.





A Een hoekje van «Scrimshaw» afdeling.

De afdeling met betrekking tot de walvisvaart. Y





Een hoek was voorbehouden aan een notabele historische blunder. Toen in 1904, tijdens de Japans-Russische oorlog, de Russisch-Baltische vloot op weg was naar een nederlaag in TSU-SHIMA, op de andere kant van de wereld, openden zij, ter hoogte van de Doggerbank, het vuur op een concentratie vissersschepen uit Hull. Ze dachten dat ze Japanse schepen voor zich hadden. Bij deze «navale» actie werden drie vissers gedood en een van de schepen werd «in de grond geboord».

Hull was gedurende één eeuw, van 1750 tot 1869, de belangrijkste Engelse haven voor de walvisvaart. Met schepen, die zelden groter waren dan 300 ton en tot 50 man bemanning telden, zeilden naar Oost-Groenland, Davisstraits en Baffinsbay ter walvisvangst. Van de diverse aspecten van dit harde leven herbergt het museum, in een afzonderlijke sectie, een zeer mooie collectie aan stukken en schilderijen.

Door de contacten van de walvisvaarders met de eskimo's ontstond er een grote belangstelling voor deze laatste groep bij de bevolking van Hull en omgeving. Dit komt duidelijk tot uiting in de verzameling. Een groot deel van de collectie bestaat uit zaken met betrekking tot de levenswijze van de eskimo's. Zo treft men er onder meer aan; klederen, wapens, miniatures van speelgoed en dieren gesneden uit been, een slede met zes opgezette poolhonden, een iglo, het skelet van een poolbeer, een kajak en nog meer andere zaken.

Een kleine ruimte van het museum herbergt de collectie SCRIMSHAW (zie over «Scrimshaw», Neptunus nr. 190 van mei 1981) een van de belangrijkste in de wereld.

Naar de oorsprong van het woord «scrimshaw» tast men nog steeds in het duister. Het is echter van oudsher, het product van de vrijetijdsbesteding van de walvisvaarders. Walvisbeenderen en tanden hadden als zodanig geen handelswaarde. Ze werden door de mensen aan boord opgevuld, gepolierd met een haaienvel en met behulp van een zeemansmes of zeilnaald voorzien van tekeningen.

De tekening werd dan ingewreven met lampezwart, chinees inkt, kleurinkt of een vegetale kleurstof. De weergegeven scènes hadden meestal betrekking op schepen, de jacht op de walvissen en andere zeezoogdieren, het poollandschap, maar ook andere onderwerpen. Deze stukken

zijn dan ook een belangrijke bron voor de kennis van de vroegere walvisvaart. De lijst van de zaken die onder scrimshaw gecatalogeerd worden is zeer groot en bevat tekeningen op beenderen en tanden van alle soorten zeezoogdieren.

Een volgende afdeling geeft een beeld van de rivier, de Humber en Hull als havenstad. Hierin wordt voornamelijk de belangrijkheid van de Humber als waterweg belicht. De voortdurende baggerwerkzaamheden, de betonning en bebakening van deze belangrijke rivier, het loodswezen en de organisatie van de haven komen hier uitgebreid aan hun trekken. In een afzonderlijke afdeling wordt bijzondere belangstelling opgebracht voor het maritiem transport naar het binnenland. Eertijds gebeurde dit met twee lokale scheepstypes, de vierkant getuigde HUMBER KEEL en de SLOOP.

Een vijfde sectie is gewijd aan de koopvaardijsschepen en de handelsvaart op Hull. De diverse scheepvaartroutes van en naar Hull, gespreid in tijd, krijgen hier hun plaats. Een ander onderwerp is de scheepsbouw en de evolutie van het koopvaardijsschip. Aan de hand van een reeks maketten wordt deze op een zeer duidelijke wijze voorgesteld.

In 1920 vestigde zich de grootste Engelse sleepvaartmaatschappij zijn hoofdkwartier in Hull.

Dit was een voldoende reden om ook de historiek en het belang van de sleepvaart ter plaatse te belichten.

De verzameling wordt afgesloten met een historisch overzicht van de HULL DOCKS COMPAGNIE en haar diensten die tot in 1968 het huidige museumgebouw in gebruik hadden.

Elk maritiem museum heeft, meestal, een bijzondere afdeling die het verschillend maakt van de andere musea van deze soort. In Hull is dat de afdeling over de walvisvaart en deze van de «scrimshaw». Dit moet U beslist zien, temeer daar U dit bezoek kunt koppelen aan een aangename zeereis en de onvermoede schoonheid van het aloude Engelse stadje York.

Niet zo ver en toch zo anders. Behouden vaart.

**Nuttig adres:** TOWN DOCKS MUSEUM, Queen Victoria Square, HULL H.U.I. 3 D.X.

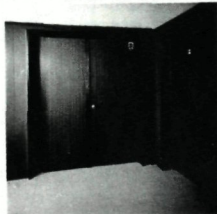
J.B. Dreesen.



## Wat brandbeveiliging betreft: Somati.



Somati nv.  
111e Industriezone - 9440 Erembodegem (Aalst)  
Tel. 053/70.32.32 - Telex 12.376



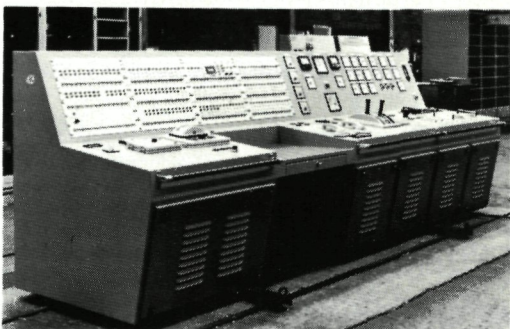
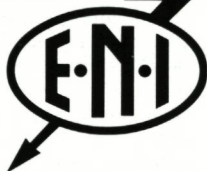


Design, supply and installation of the **electric** and **electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
- Degaussing.
- Q.A.-survey.

## Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT  
REPAIR  
SERVICING



### E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)  
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

Member of the Group



## RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

par versement/virement de 400,- Fr sur notre compte en banque  
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de  
600,- Fr, ce qui correspond au prix de revient réel de la revue, ou  
mieux encore... un abonnement d'honneur à 850,- Fr.

CECI EST LE DERNIER NUMERO DE LA 33ième ANNEE



## EEN UITSCHIETER IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE



**Drukkerij Goekint** p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.



# ALGERINES ASSOCIATION

*(Recognised by the Royal Navy)*

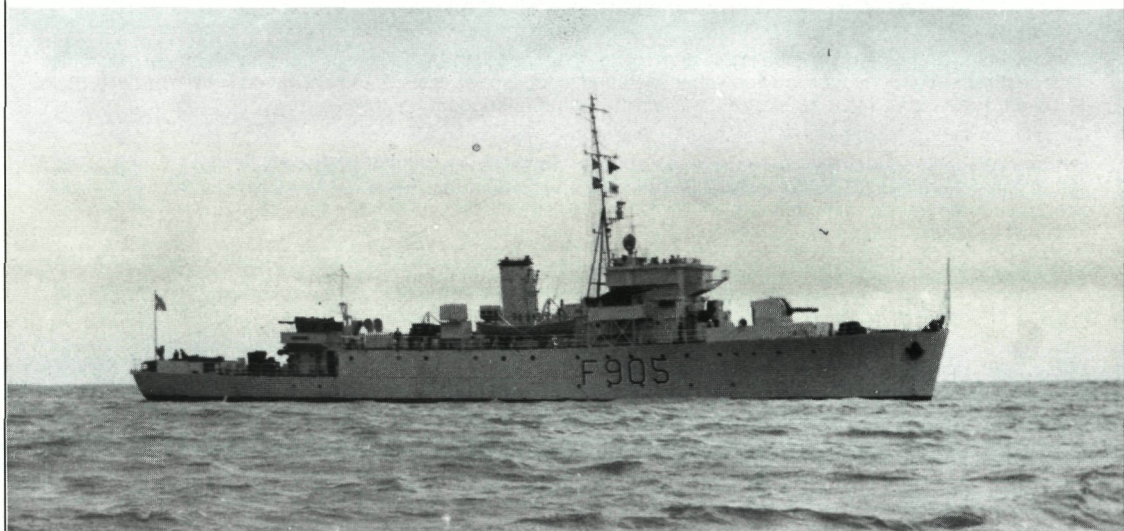
Secretary  
J.F. Williams  
395 Lytham Road,  
Blackpool FY4 1EB  
Tel. (0253) 44157  
England

**President:** Commander H.L. Jenkins, O.B.E., D.S.C., R.N. (ret.)

**Vice Presidents:** The Commodore Minor War Vessels and Minewarfare

The Commanding Officer HMS BRAVE

The Commanding Officer HMS ONYX



## DID YOU SERVE IN AN ALGERINE?

**yes?** THEN WHY NOT JOIN YOUR OLD SHIPMATES IN THE ASSOCIATION  
SPECIALLY MADE FOR YOU!

Amongst the more than 500 members who have joined the Association since it was established in 1985, there are many from Overseas, Canada, South Africa, Malta, Australia, New Zealand, Spain etc. In particular there are some who served in the BELGIAN NAVY in the ex-British and Canadian Algerines...

DE BROUWER ☐ G. LECOINTE ☐ DE MOOR ☐ J. VAN HAVERBEKE ☐ A.F. DUFOUR  
A. de GERLACHE

The Association welcomes all who served in any of the above Algerines.

There is a Quaterly Newsletter «THE SWEEPER» sent to all members...

A Full list of all members is issued so that you can contact old shipmates...

A Reunion is held annually (and there is no reason why the Belgian members should'nt hold their own as well)....

**FOR FULL DETAILS OF MEMBERSHIP... CONTACT**

Pierre Latinis

Avenue des Ducs 178, B-1970 Wesembeeck-Ophem - Belgium



## DE VUIST ONDER DE GOLVEN (\*)

Begin December 1988 werd bekend gemaakt dat Aerospatiale en MBB een anti-luchttuig voor gebruik door ondergedoken duikboten bestudeerden onder de naam POLYPHEME.

Het tuig vertoont overeenkomsten doch ook verschillen met dat vooropgezet in «De Vuist onder de Golven». Het is inzetbaar door duikboten varende tot op een diepte van nagenoeg 100 m en dit tegen een snelheid van maximaal 50 knopen. De capsule waarin het tuig zich bevindt wordt uitgeworpen door de torpedolanceerbuisen of door speciaal voorziene silo's en wordt dan opwaarts gestuurd door een eigen motor zodat zij de oppervlakte bereikt na een tiental seconden.

Bij het bereiken van de oppervlakte splitst de capsule open en het tuig dat 1,85 m lang is en 165 mm doormeter heeft en 43 kg weegt, start zijn eigen motor en ontplooit zijn eigen vleugels. Op dat ogenblik is de reikwijdte  $\pm 5$  zeemijl.

De doelverwerving gebeurt door middel van warmte-opsporing waarbij de sensor zijn waarnemingen doorseint naar de duikboot door middel van een kabel bestaand uit optische vezels. Eenmaal het doel aangeduid — door de operator aan boord van het vaartuig — wordt het tuig autonoom-doelzoekend.

De militaire lading (springstof + ontsteking) weegt nagenoeg 3 kg.

Het tuig verschilt met dat wat vooropgezet werd in het artikel in zijn snelheid van inzet (welke groter is), doch ook in zijn actieradius (welke aanmerkelijk geringer is). Hierdoor laat het de ASW-strijdkrachten toe de duikboot te situeren in een kring van nauwelijks 1/4 zeemijlstraal. Het aanwenden ervan houdt voor de duikboot dus aanmerkelijke risico's in.

**POLYPHEME dient dus beschouwd te worden als een «wapen van de laatste kans».**

December 1988.

W.F.J. Van Houdt FKP (D)R

(\*) zie Neptunus, jg. 33, nr. 5, blz. 15



## Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht

## Association d'entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging Voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel. 389 (mil. lijn) - Marinekazerne  
Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn)

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel. 389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile)

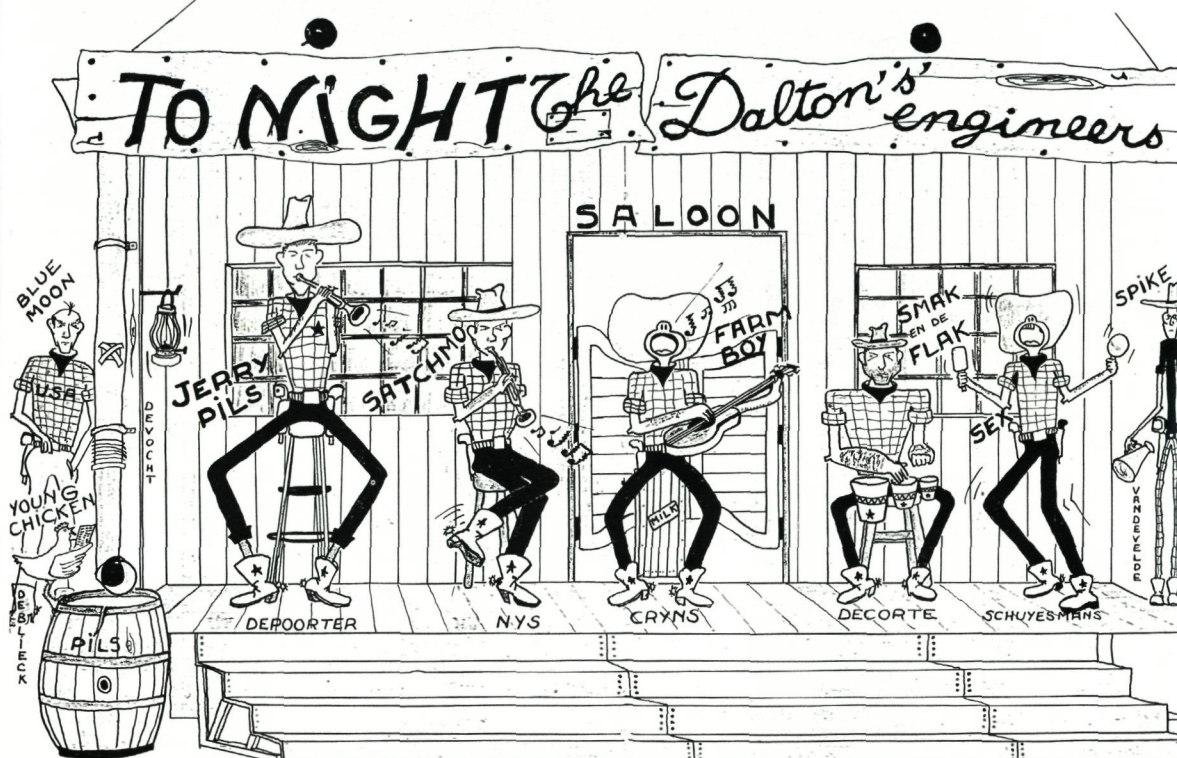




## DE TIJD VAN TOEN... KAMINA 1959-1960

In Neptunus zie ik vaak foto's uit de oude doos, foto's vol herinneringen aan vrienden en situaties. In mijn beperkt archief vond ik nog een tekening (karikatuur) gemaakt door een Waals machinist aan boord van de Kamina in 1959-1960. Deze man tekende toen voor «Spirou». Aan boord hadden wij een orkestje dat zorgde voor de leute en ontspanning. Deze tekening prijkte op het mededelingbord en daaronder kwam er een strip die de avond (datum en uur) aankondigde van het optreden.

Juul De Vocht - Blauwvoetlaan 24, 8390 Knokke-Heist.



Z.M. BRIEFHOUDER

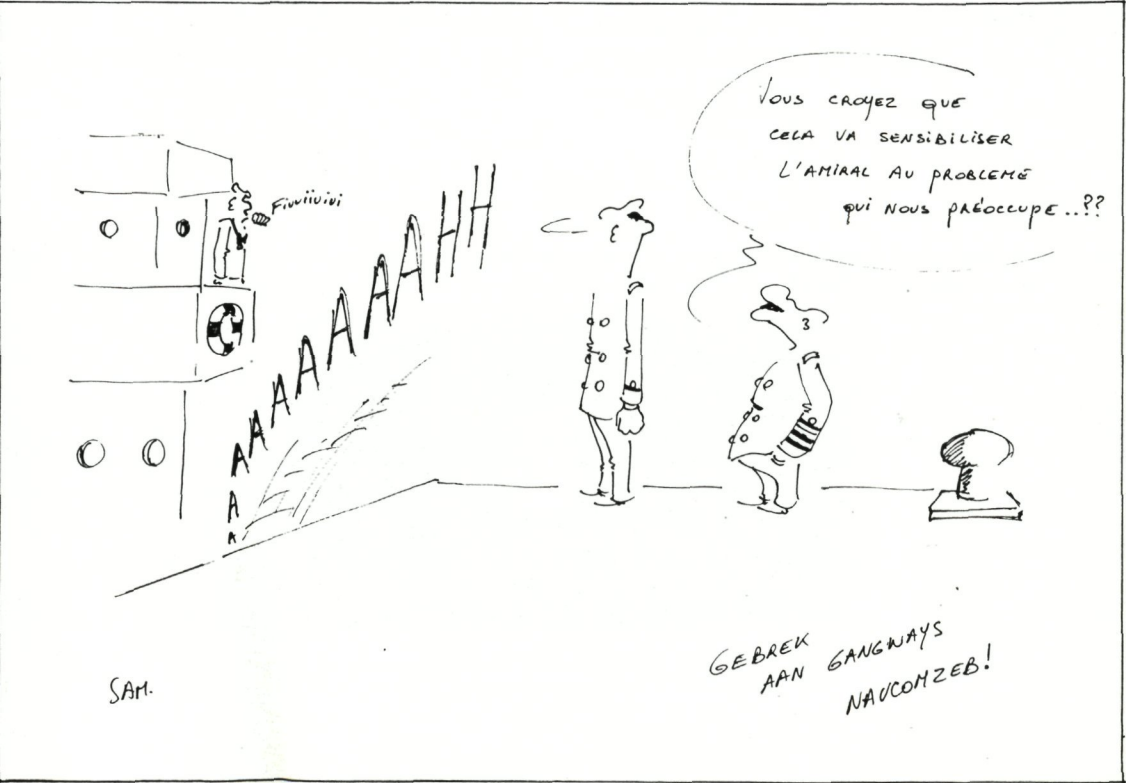
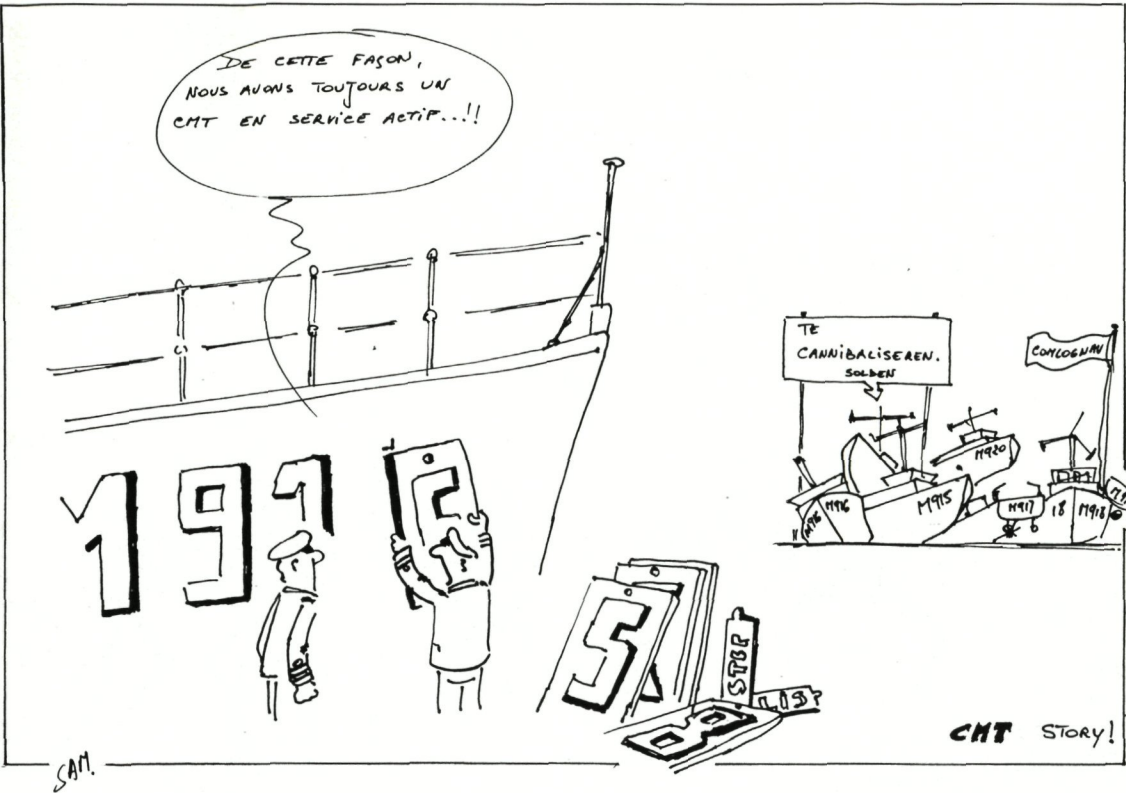
PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in simili-leder, Belgian Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart).  
Prijs: 150,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 30,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.  
Prix: 150,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 30,- Fr.











# Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



**Directeur - Directeur:** R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:** E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

**Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.**

**Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.**

33e jaargang - neptunus - 33e année

6

nr 220

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1989 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende